

**TANGGUNG JAWAB NEGARA BENDERA KAPAL ATAS RUSAKNYA
EKOSISTEM LAUT DI PERAIRAN INDONESIA**

**(Studi Kasus MV Caledonian Sky Menabrak Terumbu Karang di Raja
Ampat)**

SKRIPSI

**Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Syarat-Syarat Memperoleh Gelar
Kesarjanaan Dalam Ilmu Hukum**

Oleh:

**Dimas Eka Hanandrianto
145010107111001**



KEMENTERIAN RISET TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI

UNIVERSITAS BRAWIJAYA

FAKULTAS HUKUM

MALANG

2018

HALAMAN PENGESAHAN

**TANGGUNG JAWAB NEGARA BENDERA KAPAL ATAS RUSAKNYA
EKOSISTEM LAUT DI PERAIRAN INDONESIA
(Studi Kasus MV Caledonian Sky Menabrak Terumbu Karang di Raja Ampat)**

OLEH:

Dimas Eka Hanandrianto

145010107111001

Skripsi ini telah disahkan oleh Majelis Penguji pada tanggal:

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping

Dhiana Puspitawati, S.H., L.L.M., P.hD
NIP. 197406032010122001

Dr. Patricia Audrey Ruslijanto, S.H., M.Kn
NIP. 198501012009122005

Mengetahui,

Dekan Fakultas Hukum

Ketua Bagian Hukum Internasional

Dr. Rachmad Safa'at, S.H., M.Si.
NIP. 196208051988021001

Dr. Hanif Nur Widhiyanti, S.H., M.Hum.
NIP. 197808112002122001

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan dibawah ini menyatakan bahwa karya ilmiah hukum ini adalah hasil kerja saya sendiri, kecuali kutipan-kutipan yang telah saya sebutkan sumbernya.

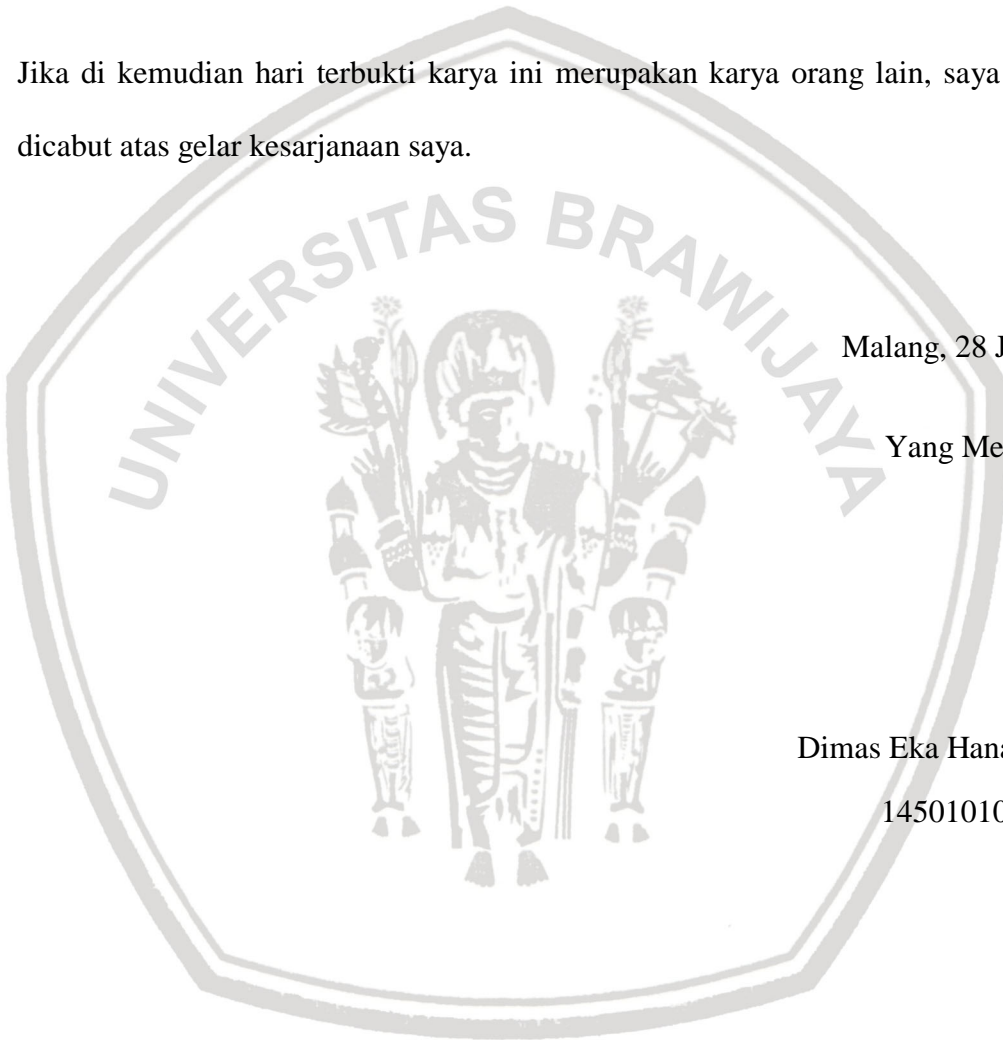
Jika di kemudian hari terbukti karya ini merupakan karya orang lain, saya sanggup dicabut atas gelar keserjanaan saya.

Malang, 28 Juni 2018

Yang Menyatakan

Dimas Eka Hanandrianto

145010107111001



KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada ALLAH S.W.T. atas segala anugerah dan rahmat-NYA, saya bisa sampai pada tahap penyusunan laporan penelitian skripsi untuk memperoleh gelar keserjanaan dalam ilmu hukum, dengan judul penelitian *“Tanggung Jawab Negara Bendera Kapal Atas Rusaknya Ekosistem Laut Di Perairan Indonesia (Studi Kasus MV Caledonian Sky Menabrak Terumbu Karang Di Raja Ampat”*, berjalan dengan lancar dan selesai. Ucapan terima kasih saya sampaikan kepada:

1. Bapak Dr. Rachmad Safa'at, S.H., M.Si. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya.
2. Ibu Dr. Hanif Nur Widhiyanti, S.H., M.Hum. selaku Ketua Bagian Hukum Internasional.
3. Ibu Dhiana Puspitawati, S.H., L.LM., P.hD. selaku Dosen Pembimbing Utama saya yang sudah memberikan arahan, motivasi, dan membagi ilmunya dalam membimbing saya dalam mengerjakan penelitian ini.
4. Ibu Dr. Patricia Audrey Ruslijanto, S.H., M.Kn. selaku Dosen Pembimbing Pendamping saya yang sudah memberikan arahan, motivasi, dan membagi ilmunya dalam membimbing saya dalam mengerjakan penelitian ini.

5. Kedua orang tua saya, terutama ibunda saya Poerniati Koes Andrijani yang telah memberikan dukungan moril dan material kepada saya dalam menjalankan kehidupan saya dari lahir sampai menyelesaikan penelitian ini.
6. Seluruh keluarga besar Koes Soegiarto, yang telah memberikan dukungan moril terhadap penulis selama ini
7. Alžběta Svobodová, děkuji za všechno, že jsi mě podpořila skrze můj vzestup a dolů, miluji tě *“To be brave is to love someone unconditionally, without expecting anything in return.”* And that’s you.
8. Teman-teman seperjuangan saya semasa kuliah. Naufal Vidi, Rafiq Fiki, Mia Yunisa, Dino Rafiditya, Natasha Alwi, Harkrisnowo Julio Tambunan, Justin Dunton, Yuke Yuanisa, Sarah Sadrina, Rosita Nosi, Bambang, Citra, Vety, Fauzi Hestia, Whina Arga dan teman-teman UPTOWN FUNK lainnya.
9. Semua teman-teman BILSTUF yang sudah membantu saya dalam keilmuan atau pun info-info penting mengenai laporan skripsi dan menceriakan suasana ketika sama-sama mengerjakan penelitian skripsi.
10. Sahabat-sahabat Wolfpack saya, Hadyan Luthfi, Wan Iqbal, Firman Army, Bima Bagus. Tak lupa pula teman-teman saya, Alif Maulana, Ayub Desvandana, Farhannov Mufty, Iswandi Nasution, Faza Haris, dan Luthfi Kautsar.

11. Seluruh teman-teman project EDISON, Ahmed Ozcan, Maria Yara, Olga Novikova, Wingyee Kwong (Windy), Supasinee Khumsap (Grace), Nasrik Eki, Lukáš Vaněk, Emanuel Ommoruan.
12. Sahabat saya Alifah Ghina, yang telah mendukung penulis dalam hal apapun sampai Bersama-sama ingin mengejar mimpi di negeri lain.
13. Gemilang Rahayu, salah satu sahabat saya yang sering menerima keluhan kesal saya atas apapun itu.
14. Karel Devino sama-sama berawal dari ALSA Visit sampai sama-sama mengikuti project EDISON di Czech.
15. Sahabat yang sangat jauh Banan Adéla Nováčková, danke bananek for everything you've support me.
16. Teman-teman dari FH 2014 lainnya.
17. Teman-teman yang sudah membantu saya namun tidak bisa saya sebutkan satu persatu, terimakasih banyak untuk kalian semua.

Saya menyadari bahwa laporan penelitian skripsi ini masih jauh dari sempurna. Saya sebagai penulis berharap laporan penelitian ini dapat diberikan kritikan dan masukan untuk dapat disempurnakan dan bisa bermanfaat bagi banyak orang. Akhir kata saya ucapkan terimakasih.

Malang, Juni 2018

Dimas Eka Hanandrianto

RINGKASAN

Dimas Eka Hanandrianto, Hukum Internasional, Universitas Brawijaya, Mei 2018, TANGGUNG JAWAB NEGARA BENDERA KAPAL ATAS RUSAKNYA EKOSISTEM LAUT DI PERAIRAN INDONESIA (Studi Kasus MV Caledonian Sky Menabrak Terumbu Karang di Raja Ampat), Dhiana Puspitawati, S.H., L.L.M., P.hD, Dr. Patricia Audrey, SH., M.Kn

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis mengenai tanggung jawab negara bendera kapal atas rusaknya ekosistem laut di perairan Indonesia pada kasus MV *Caledonian Sky* menabrak terumbu karang di Raja Ampat sehingga nantinya diperoleh penjelasan siapakah yang bertanggung jawab atas kerusakan ekosistem di perairan pedalaman Raja Ampat dan bagaimana bentuk tanggung jawab pemilik kapal atas kerugian material yang disebabkan oleh kapal MV *Caledonian Sky*. Jenis penelitian ini menggunakan penelitian hukum yuridis normatif dengan metode pendekatan perundang-undangan. Sumber bahan hukum diperoleh berupa bahan hukum primer melalui Undang-Undang dan Perjanjian, bahan hukum sekunder melalui studi kepustakaan yang relevan dengan permasalahan yang diteliti dan bahan hukum tersier. Penulis menggunakan teknik analisis menggunakan metode deskriptif normatif

Hasil yang diperoleh dalam penelitian ini menunjukkan bahwa pihak yang bertanggungjawab atas kerusakan terumbu karang yang terjadi di Raja Ampat adalah Bahamas & Inggris, serta Bentuk tanggungjawab Inggris dan pemilik kapal atas kerugian materiil yang disebabkan oleh kapal MV *Caledonian Sky* adalah berupa ganti rugi terhadap restorasi dari ekosistem terumbu karang yang rusak oleh kecelakaan tersebut. Hal ini sesuai dengan prinsip 16 *Rio Declaration* yaitu prinsip *polluter pays* dan Undang-Undang No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.

SUMMARY

Dimas Eka Hanandrianto, International Law, Brawijaya University, May 2018, FLAG STATE'S RESPONSIBILITY OVER DAMAGED MARINE ECOSYSTEM IN INDONESIAN SEA (A case study on MV Caledonian Sky hitting coral reef in Raja Ampat), Dhiana Puspitawati, S.H., L.L.M., P.hD, Dr. Patricia Audrey, SH., M.Kn

This study purposed to analyze regarding the responsibility of the flag state for the ship for the destruction of marine ecosystems in Indonesian waters in the case of MV Caledonian Sky crashing the coral reefs in Raja Ampat, so that later it will be obtained who is responsible for the damage to the ecosystem in the inland waters of Raja Ampat and how is the form of responsibility from the owner of the ship for material loss caused by the vessel MV Caledonian Sky. This type of research uses a legal juridical normative research with a statute approach method. Sources of legal material obtained in the form of primary legal material through the Act and Agreement, secondary law material through library studies relevant to the problems studied and tertiary legal matter. The author uses the analytical technique using normative descriptive method.

The results obtained in this study indicate that the party responsible for coral reef damage that occurred in Raja Ampat is Bahamas and English, as well as Form of British responsibility and the owner of the ship for the material loss caused by the ship MV Caledonian Sky is in the form of compensation for the restoration of coral reef ecosystem damaged by the accident. This is in accordance with the principle of 16 Rio Declaration, namely the principle of polluter pays and Statute no. 32 of 2009 on the Protection and Management of the Environment.

DAFTAR ISI

Lembar Pengesahan	ii
Pernyataan Keaslian Skripsi.....	iii
Kata Pengantar	iv
Ringkasan.....	vii
<i>Summary</i>	viii
Daftar Isi.....	ix
 BAB I PENDAHULUAN	 1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah	9
C. Tujuan Penelitian	10
D. Manfaat Penelitian	10
E. Sistematika Penulisan.....	11
 BAB II KAJIAN PUSTAKA	 13
A. Tanggung Jawab Negara Dalam Hukum Internasional	13
B. Teori Yurisdiksi	16
C. Sistem Pendaftaran Kapal.....	21
D. Hukum Lingkungan Internasional	23
E. Pengaturan Mengenai Hukum Lingkungan Laut.....	32
 BAB III METODE PENELITIAN	 42
A. Jenis Penelitian.....	42
B. Pendekatan Penelitian	42
C. Jenis Bahan Hukum.....	42
D. Teknik Penelusuran Bahan Hukum	43
E. Teknik Analisis Bahan Hukum	44
F. Definisi Konseptual.....	44

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	46
A. Pertanggung Jawaban Negara Atas Kerusakan Terumbu Karang Di Laut Raja Ampat Yang Disebabkan Oleh Kapal MV Caledonian Sky	46
B. Bentuk Tanggung Jawab Pemilik Kapal Atas Kerugian Yang Disebabkan Oleh Kapal MV Caledonian Sky	57
 BAB V PENUTUP.....	 64
A. Kesimpulan	64
B. Saran.....	66

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kedaulatan dalam suatu negara terhadap wilayahnya tidak dapat dipisahkan dari berkembangnya konsep wilayah yang dikuasai negara tersebut. Kedaulatan suatu negara itu termasuk juga wilayah darat, udara, dan laut. Seiring dengan berkembangnya hukum laut yang mencakup ranah internasional, bahkan sebelum munculnya hukum laut modern, perairan-perairan yang berupa selat, laut dan bahkan samudera telah menjadi objek kedaulatan suatu negara.

Sejatinya setiap wilayah kedaulatan suatu negara memiliki ekosistemnya masing-masing, terlebih lagi dalam wilayah perairan. Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki wilayah perairan sebesar 3.257.483 km².¹ Wilayah laut memiliki banyak fungsi dan mengandung berbagai macam kekayaan Alam yang berguna untuk memenuhi kebutuhan hidup umat manusia. Selain itu, Laut juga memiliki peranan yang sangat penting dalam kehidupan manusia.

Dalam sejarah, laut terbukti telah mempunyai berbagai fungsi, antara lain sebagai: sumber makanan, jalan raya perdagangan, sarana transportasi, tempat rekreasi/wisata, dan alat pemisah atau pemersatu bangsa. Kemudian, seiring dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi, fungsi laut telah bertambah lagi dengan ditemukannya berbagai

¹<http://www.bakosurtanal.go.id/berita-surta/show/big-serahkan-peta-nkri-kepada-kemenkokesra> , diakses pada tanggal 29 Agustus 2017

macam bahan tambang dan galian yang berharga di dasar laut termasuk juga terumbu karang yang merupakan bagian dari ekosistem dasar laut.²

Terumbu karang merupakan salah satu bagian ekosistem di laut yang paling produktif dan bermanfaat dari segi hayati. Terumbu karang memberikan manfaat besar bagi penduduk yang hidup dekat daerah pesisir. Hal ini merupakan sumber pangan dan pendapatan yang penting bagi berbagai spesies ikan yang diperdagangkan, menjadi daya tarik wisatawan penyelam dan pencinta terumbu karang dari seluruh belahan dunia, memungkinkan terbentuknya pasir di pantai pariwisata, dan melindungi garis pantai dari badai.

Studi dan isu global mengenai terumbu karang kebanyakan dari bersumber dari kerusakan yang disebabkan oleh aktifitas manusia dalam kegiatan di perairan laut secara berlebihan dan perubahan iklim. Hal ini menjadi penyebab klasik kerusakan lingkungan bawah laut dan menipisnya jumlah terumbu karang di dunia. Berdasarkan laporan dari *World Resources Institute* bekerjasama dengan *Coral Triangle Support Partnership*, untuk 10-20 tahun yang akan datang terdapat lebih dari 90% terumbu karang akan terancam rusak oleh kegiatan manusia, naiknya suhu bumi, dan pengasaman air laut.³

Kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan khususnya di bidang perkapalan menyebabkan meningkatnya pemanfaatan laut di bidang pelayaran juga semakin meningkat. Peningkatan aktifitas pelayaran di laut

²Dikdik Mohammad Sodik. *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*. Refika Aditama, Bandung. 2011. hlm 1

³Abraham Goram Gaman, *Buku 1 Pengelolaan Taman Pulau-Pulau Kecil Daerah (TPPKD) Raja Ampat*, Dinas kelautan dan Perikanan Raja Ampat, 2012, hlm 1

ini tentunya sangat rentan menyebabkan kerusakan maupun pencemaran ekosistem laut. Hal ini merupakan masalah bagi negara-negara di dunia, khususnya negara-negara pantai dan kepulauan dalam melindungi lingkungan lautnya dari ancaman tersebut. Masalah yang terdapat dalam ruang lingkup lingkungan laut merupakan suatu bagian yang tidak dapat dipisahkan dari pengaturan hukum laut internasional.

Hukum laut internasional memiliki peran dalam pembentukan kedaulatan wilayah laut suatu negara yang berdaulat. Hal ini secara eksplisit terkandung dalam *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982* (UNCLOS 1982) pada Pasal 2 ayat (1):⁴

“kedaulatan suatu negara pantai, selain wilayah daratan dan perairan pedalaman dan, dalam hal suatu negara kepulauan, perairan kepulauannya, meliputi pula suatu jalur yang berbatasan dengannya yang dinamakan laut teritorial.”

Mengingat pentingnya perlindungan terhadap lingkungan laut, maka di dalam *United Nations Convention on The Law of the Sea 1982* (selanjutnya disebut UNCLOS), mengatur secara khusus mengenai perlindungan dan pelestarian lingkungan laut, yang mana dalam Bab XII UNCLOS 1982, yang pada intinya memuat mengenai perlindungan pelestarian lingkungan laut, pencegahan, pengurangan, dan penguasaan pencemaran laut.⁵

Peristiwa kerusakan lingkungan laut yang terjadi di wilayah perairan Indonesia sudah banyak terjadi dan salah satunya di Raja Ampat. Kepulauan Raja Ampat berada di kawasan segitiga terumbu karang

⁴Pasal 2 ayat (1), UNCLOS 1982

⁵Meskin Senada, *Legal status of warship wrecks from world war II in Indonesian territorial waters (incident of H.M.AS perth commercial salvaging)*, Brawijaya Law Journal V.2: 2015, hlm.103

menjadi kawasan yang paling kaya akan spesies terumbu karang, dan dianggap sebagai “pusat dari pusat” keanekaragaman hayati laut terutama terutama terumbu karang di dunia.⁶

Pada tanggal 3 Maret 2017 pukul 23.00 kapal MV Caledonian Sky tiba di perairan Desa Yenwaupnor Distrik Kecamatan Meosmansar, sebuah daerah konservasi perairan daerah selat Dampier, Raja Ampat. Kapal berbobot 4.200 GT ini membawa 102 turis dan 79 awak kapal dan di nahkodai oleh kapten Keitn Michael Taylor, seorang yang berasal dari Inggris dan sudah lama menetap di Amerika Serikat.⁷ MV Caledonian SKY merupakan kapal milik perusahaan swasta yang berdomisili di Inggris yang berbendera negara Kepulauan Bahamas. Kapal pesiar ini adalah salah satu kapal pesiar pada perusahaan Noble Caledonia yang didirikan oleh Andrew Cochrane. Perusahaan wisata ini didirikan pada tahun 1991, yang berdomisili di London, Inggris. Perusahaan ini bergerak dibidang perjalanan wisata dengan berbagai rute perjalanan di dunia, termasuk wisata dengan rute kawasan Asia Tenggara.⁸

Pada keesokan harinya beberapa wisatawan turun dari kapal untuk melihat beberapa pertunjukan yang sudah di persiapkan dan pada saat bersamaan petugas Bea Cukai, Imigrasi, Karantina, dan Syahbandar (perwakilan pelabuhan) naik ke kapal untuk melakukan pemeriksaan sebelum kapal melanjutkan perjalanan ke Bitung, Sulawesi Utara.⁹ Pada

⁶Lauretta Burke, *Menengok Kembali Terumbu Karang yang Terancam di Segitiga Terumbu Karang*, World Resources Institute Indonesia, Jakarta, 2012, hlm 27

⁷<https://nasional.tempo.com/read/news/2017/03/17/078856966/detik-detik-kapal-caledonian-tabrak-terumbu-karang-raja-ampat/> , diakses pada tanggal 27 September 2017

⁸<https://www.noble-caledonia.co.uk/vessels/> , diakses pada tanggal 27 September 2017

⁹*Ibid.*

pukul 12.00 waktu setempat, para wisatawan kembali ke kapal dan melanjutkan perjalanan ke destinasi berikut. Kapal melaju dengan kecepatan 9,5 knot dan mengalami kandas, dan merusak terumbu karang pada kedalaman 5 meter di perairan pulau kampung Yenbuba, Kecamatan Meosmansar, Selat Dampier, Rajat Ampat.¹⁰

Pada tanggal 8-9 Maret 2017, tim terpadu yang terdiri dari Universitas Papua, pemerintah daerah, lembaga swadaya masyarakat setempat, Kementerian Koordinator Kemaritiman, Kementerian Lingkungan Hidup, Kementerian Pariwisata, Kementerian Hukum dan Ham, Kejaksaan Agung, serta Kepolisian Republik Indonesia bertugas untuk mempelajari kasus kerusakan. Tim terpadu tersebut memiliki tugas pokok yaitu menangani secara aspek hukum baik dari aspek pidana maupun ganti rugi yang disebabkan kapal. Kerusakan yang ditimbulkan menyebabkan angka tingkat harapan hidup terumbu karang tersebut sekitar 50% dan membutuhkan waktu yang sangat lama untuk mengembalikan seperti kondisi semula. Sampai saat ini belum ada tindakan konkrit atas kerusakan yang terjadi di Raja Ampat tersebut.¹¹

Rusaknya terumbu karang tersebut seluas 1.600 m². Ini merupakan suatu kerugian yang dialami Indonesia karena sumber daya alam nya telah mengalami kerusakan yang cukup parah dan juga butuh lebih dari 50-100 tahun untuk mengembalikan ekosistem menjadi seperti semula.¹² Sesuai ketentuan *International Maritime Organization* dan juga

¹⁰*Ibid.*

¹¹*Ibid.*

¹²<http://www.independent.co.uk/news/world/asia/british-cruise-ship-crashes-coral-reef-indonesia-papua-raja-ampat-a7629061.html> , diakses pada tanggal 29 Agustus 2017

kode etik awak dan nakhoda kapal, kapten kapal memiliki tanggung jawab dalam bidang perlindungan lingkungan hidup. Bahkan dalam *Code of Conduct of Merchant Navy* aturan Inggris, perusakan lingkungan hidup merupakan salah satu bentuk pelanggaran berat yang dapat berakibat dicabutnya ijin berlayar.¹³

Kapal MV Caledonian Sky merupakan kapal pesiar yang dimiliki oleh perusahaan wisata yang berpusat di Inggris yang bernama Noble Caledonian. Kapal MV Caledonian didaftarkan oleh pemilik kapal di negara Bahamas dengan cara *Open Registry*.¹⁴ Pendaftaran kapal melalui *Open Registry* merupakan salah satu aliran hukum dalam tata cara pendaftaran kapal yang disebut *The School of Relaxed Law*. *Open registry* (pendaftaran terbuka) adalah suatu sistem pendaftaran kapal di bawah bendera suatu Negara yang terbuka untuk semua kapal tanpa memperhatikan kebangsaan asal kapal-kapal tersebut dan kepemilikannya. Negara-negara yang menganut sistem *open registry* ini adalah Negara yang potensi maritimnya tidak terlalu besar misalnya Panama, Liberia, St. Vincent, Bahamas, Honduras, dan bendera kapal dari Negara-negara itu yang disebut *Flag of Convenience*. Kapal-kapal dari Negara lain misalnya kapal yang dimiliki oleh orang atau Badan Hukum di suatu negara dan di daftarkan di negara lain maka akan mengibarkan bendera negara dimana kapal itu didaftarkan. Karena kapal merupakan “Wilayah Negara” maka hukum yang berlaku diatas kapal itu adalah

¹³<http://www.imo.org/en/OurWork/Documents/Code%20of%20Ethics%20for%20IMO%20Personnel.pdf> , diakses pada tanggal 15 September 2017

¹⁴<http://www.bahamasmaritime.com/wp-content/uploads/2015/08/Tech-Procedures-for-Registration-rev6.pdf> , diakses pada tanggal 13 September 2017

hukum negara dimana kapal itu didaftarkan, hal ini merupakan penjelasan dari prinsip *floating islands*. Terkait dalam hal pendaftaran kapal dalam prinsip tersebut, secara otomatis mengikuti regulasi yang diberikan oleh bendera kapal yang digunakannya pada saat berlayar.¹⁵

Dengan cara mengizinkan registrasi atas kapal-kapal yang dimiliki oleh pihak asing yang mana mendaftarkan kapalnya di negara yang bukan domisili pemilik kapal, tanpa syarat apapun dan seringkali atas dasar perlakuan yang sama seperti kepada kapal-kapal dari warga negaranya sendiri. Hal ini dikarenakan alasan penghematan biaya yang dikeluarkan dalam tarif pendaftaran kapal dan menghindari beberapa peraturan yang dirasa tidak menguntungkan bagi pemilik kapal apabila mendaftarkan kapal di negaranya sendiri.

Terkait kasus yang telah dijelaskan bahwa telah melakukan pelanggaran terhadap aturan UNCLOS yang mana diharuskannya negara bendera kapal bertanggung jawab atas kerusakan atau pencemaran yang terjadi. Sesuai dalam Pasal 235 UNCLOS menegaskan bahwa setiap negara bertanggung jawab untuk memenuhi kewajiban-kewajiban internasional yang menyangkut perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Karena itu, setiap negara harus menjamin tersedianya upaya dalam sistem perundang-undangannya mengenai cara memperoleh ganti rugi yang segera dan memadai yang berkenaan dengan kerusakan yang disebabkan oleh orang perorangan atau badan hukum yang berada di bawah yurisdiksinya. Untuk menjamin hal tersebut, maka setiap negara

¹⁵Tatiana Polunina, *Doctrine of State Responsibility in the Law of Inter-state Marine Pollution Damage*, Swedia: Lund University, 2012, hlm. 12

harus bekerjasama dalam mengimplementasikan hukum internasional yang mengatur tanggungjawab dan kewajiban ganti rugi untuk kompensasi atas kerugian akibat pencemaran lingkungan laut, dan juga prosedur pembayarannya.¹⁶

Hal ini yang mana menjadi suatu rumusan masalah dalam penelitian ini atas siapakah yang akan bertanggung jawab dan bagaimana bentuk tanggung jawab seharusnya yang dilakukan oleh negara pemilik kapal sesuai aturan Hukum lingkungan internasional dan UNCLOS 1982.

Tabel 1.1
Penelitian Terdahulu

No.	Tahun Penelitian	Nama Peneliti dan Asal Instansi	Judul	Rumusan Masalah	Keterangan
1.	2012	Natalia Yeti Puspita, Tisa Windayanti, dan Aris Swantoro Universitas Katolik Indonesia Atmajaya	Tanggung Jawab Indonesia atas Kerusakan Terumbu Karang di Kepulauan Seribu	Bagaimana tanggung jawab Indonesia atas kerusakan terumbu karang di Kepulauan Seribu?	Dalam jurnal ini menjelaskan bagaimana bentuk tanggungjawab dari negara Indonesia atas kerusakan terumbu karang di wilayah negaranya sendiri

¹⁶Pasal 235, UNCLOS 1982

	2017	Zulham Arief Universitas Hasanuddin	Tinjauan Hukum Lingkungan Internasional Terhadap Kerusakan Terumbu Karang	Bagaimana pengaturan hukum terhadap kerusakan terumbu karang?	Dalam skripsi ini menjelaskan bahwa bagaiman bentuk pengaturan terhadap perlindungan terumbu karang secara global
--	------	---	--	--	--

Berdasarkan uraian yang telah dijelaskan dalam latar belakang tersebut, peneliti akan melakukan penelitian hukum dengan judul: ***TANGGUNG JAWAB NEGARA BENDERA KAPAL ATAS RUSAKNYA EKOSISTEM LAUT DI PERAIRAN INDONESIA (Studi Kasus MV Caledonian Sky Menabrak Terumbu Karang di Raja Ampat)***

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, permasalahan pokok yang akan dibahas penulis antara lain sebagai berikut:

1. Siapakah yang bertanggung jawab atas kerusakan terumbu karang di laut Raja Ampat yang disebabkan kapal MV Caledonian Sky?
2. Bagaimana bentuk tanggung jawab pemilik kapal atas kerugian material yang disebabkan oleh kapal MV Caledonian Sky?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk menganalisa siapakah yang bertanggung jawab atas kerusakan ekosistem di perairan pedalaman Raja Ampat
2. Untuk menganalisa bagaimana bentuk tanggung jawab pemilik kapal atas kerugian material yang disebabkan oleh kapal MV Caledonian Sky

D. Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini terbagi menjadi dua macam, yaitu manfaat teoritis dan manfaat praktis. Adapun manfaat yang diperoleh dari penelitian ini, yaitu:

1. Manfaat Teoritis
 - a. Memberikan manfaat secara ilmiah bagi pengembangan ilmu pengetahuan di bidang hukum, khususnya mengenai tanggung jawab kerusakan ekosistem di perairan pedalaman suatu negara
 - b. Memberikan sumbangan informasi bagi masyarakat dan diharapkan dapat menjadi bahan pustaka ilmiah bagi penelitian sejenis selanjutnya
2. Manfaat Praktis
 - a. **Bagi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Republik Indonesia**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan tambahan wacana untuk penyelesaian kasus yang serupa.
 - b. **Bagi Mahasiswa**

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi sumber ilmu pengetahuan dan bahan pustaka tambahan untuk penelitian.

c. Bagi Masyarakat

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi pengetahuan tambahan bagi masyarakat secara umum, dan menjadi informasi apabila kasus yang serupa kembali terjadi lagi.

E. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Dalam bab ini diuraikan mengenai konsep penelitian yang meliputi latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II : KAJIAN PUSTAKA

Bab ini akan menguraikan dan memuat teori-teori yang dapat mendukung peneliti dalam melakukan pembahasan dan menjawab rumusan masalah. Dalam bab ini akan memuat: kajian umum tentang tanggung jawab para pihak, efektifitas hukum, badan hukum, dan bentuk penyelesaian sengketa.

BAB III : METODE PENELITIAN

Dalam bab ini berisi metode penelitian yang digunakan untuk pengumpulan data penelitian dan data kepustakaan.

Adapun susunannya adalah sebagai berikut: jenis penelitian, pendekatan penelitian, jenis dan sumber data, teknik memperoleh data, dan teknik analisa data.

BAB IV : HASIL dan PEMBAHASAN

Dalam bab ini diuraikan tentang hasil penelitian dan pembahasan dari semua rumusan masalah yang diangkat, yaitu: tentang siapakah yang bertanggung jawab atas kerusakan ekosistem oleh kapal pesiar MV Caledonian Sky serta bagaimana bentuk pertanggungjawaban materil oleh pemilik kapal MV Caledonian Sky terhadap rehabilitasi terumbu karang di Raja Ampat.

BAB V : PENUTUP

Bab ini berisi kesimpulan-kesimpulan dari Penulis berdasarkan penelitian dan saran dari penulis yang berkaitan dengan penulisan skripsi ini.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Tanggung Jawab Negara Dalam Hukum Internasional

Tanggung jawab secara arti adalah keharusan dalam menanggung suatu akibat dari segala tindakan yang dilakukan dalam pembahasan ini adalah negara. Negara sebagai subjek hukum internasional sudah sepatutnya untuk mematuhi aturan hukum internasional. Setiap negara memiliki kedaulatannya masing-masing dan sudah sepantasnya masing-masing negara menghormati kedaulatan antar negara, dan apabila suatu kedaulatan dalam kasus ini adalah dirusak, maka negara yang merusak harus bertanggung jawab sebagai mana mestinya.¹⁷

Terdapat dua macam prinsip tanggung jawab negara dalam hukum internasional. Dua macam prinsip tersebut yaitu tanggung jawab internasional negara (*International Responsibility*) dan pertanggungjawaban internasional negara (*International Liability*). Perbedaan dari dua prinsip itu yakni jika responsibility mengandung arti dari kewajiban menaati norma-norma hukum internasional sebagai bentuk pencegahan dan pemulihan terhadap hal-hal tertentu, sedangkan jika liability mengandung arti kewajiban mengganti kerugian yang timbul dari pelaksanaan perbuatan yang sah.¹⁸

Makna dari istilah *responsibility* tampaknya serupa pula dengan isi dari *Principle 21 Stockholm Declaration* yang mana sesuai dengan

¹⁷Sugeng Istanto, *Hukum Internasional*, Yogyakarta: Atmajaya Pres, 1994, hlm. 77

¹⁸Julio Barboza, *The Environment, Risk, and Liability in International Law*, Leiden: Martinus Nijhoff Publisher, 2011, hlm. 22-30

Piagam PBB dan prinsip-prinsip hukum internasional, Negara memiliki kedaulatan untuk mengeksploitasi sumber daya mereka sendiri sesuai dengan kebijakan lingkungan mereka sendiri, dan negara juga memiliki tanggung jawab untuk memastikan bahwa kegiatan dalam yurisdiksi atau kontrol mereka tidak menyebabkan kerusakan lingkungan negara lain atau daerah melampaui batas negara.¹⁹

Secara garis besar tanggungjawab negara dapat dibagi menjadi dua, yaitu:²⁰

- a. Tanggungjawab karena perbuatan melawan hukum (*delictual liability*) / Tanggungjawab normatif

Tanggungjawab ini dapat lahir dari setiap kesalahan atau kelalaian suatu negara terhadap warga asing ataupun negara lain di dalam wilayahnya atau wilayah negara lain. Beberapa hal yang dapat menimbulkan tanggungjawab negara dalam hal ini yaitu eksplorasi ruang angkasa, eksplorasi nuklir dan kegiatan-kegiatan lintas batas nasional.

Dalam kegiatan lintas batas nasional setiap negara berkewajiban mengatur dan mengawasi setiap kegiatan yang terjadi di dalam wilayahnya baik yang sifatnya public maupun perdata, dimana kegiatan tersebut dapat melintasi batas negaranya dan menimbulkan kerugian terhadap negara lain. Prinsip tanggungjawab yang berlaku pada kegiatan ini tergantung pada

¹⁹*Ibid.*

²⁰Huala Adolf, *Aspek-Aspek Negara dalam Hukum Internasional*, Jakarta: CV Rajawali, 1991, hlm. 174

bentuk kegiatan yang bersangkutan. Jika kerugiannya bersifat bahaya, maka prinsip yang digunakan adalah prinsip tanggungjawab mutlak. Namun apabila kegiatan tersebut bersifat biasa maka tanggungjawab negara tergantung pada kelalaian atau maksud dari tindakan tersebut.²¹

b. Tanggungjawab atas pelanggaran perjanjian (*contractual liability*)

Suatu negara juga dapat bertanggungjawab atas pelanggaran perjanjian menurut hukum internasional. Tanggungjawab seperti ini dapat terjadi terhadap suatu negara manakala negara tersebut melanggar suatu perjanjian atau kontrak.

Negara yang memiliki tanggungjawab karena melakukan kesalahan menurut hukum internasional berkewajiban untuk melakukan perbaikan (*reparation*) secara penuh atas kerugian material maupun moral yang diakibatkan oleh perbuatannya. Menurut pasal 34 *Draft Articles ILC*, bentuk atau jenis perbaikan itu mencakup restitusi (*restitution*), kompensasi (*compensation*), dan pemenuhan (*satisfaction*).

Draft Article ILC telah memberikan pengertian terhadap masing-masing jenis perbaikan oleh negara. Dalam *Draft Article* menyatakan bahwa restitusi adalah tindakan untuk mengembalikan keadaan seperti semula sebelum terjadinya pelanggaran selama

²¹*Ibid.*

hal tersebut tidak mustahil dilakukan.²² Selanjutnya dalam kompensasi merupakan tanggungjawab negara untuk memberikan kompensasi atas kerugian yang disebabkan oleh perbuatannya yang dipersalahkan menurut hukum internasional sepanjang tidak menyangkut hal yang telah dilakukan secara baik melalui restitusi.²³ Sementara itu dalam pemenuhan (*satisfaction*) bahwa hal itu dilakukan sepanjang restitusi atau kompensasi tidak berlangsung baik atau memuaskan. Pemenuhan dapat berupa pengakuan telah melakukan pelanggaran, pernyataan menyesal, atau permohonan maaf secara forma atau sarana-sarana lain yang dipandang tepat.²⁴

B. Teori Yurisdiksi

Tertib hukum internasional dilandasi prinsip kedaulatan negara. Kedaulatan negara adalah kekuasaan tertinggi yang dimiliki oleh suatu negara untuk secara bebas melakukan kegiatan sesuai kepentingannya, namun kegiatan tersebut tidak bertentangan dengan hukum internasional.²⁵ Berdasarkan hukum internasional, kedaulatan memiliki tiga aspek yaitu²⁶:

- a. Aspek ekstern yaitu hak negara untuk melakukan hubungan dengan berbagai negara tanpa gangguan maupun campur tangan dari negara lain

²²*Draft Articles ILC, article 35*

²³*Ibid, article 36*

²⁴*Ibid, article 37*

²⁵Boer Mauna, *Hukum Internasional: Pengertian, Peranan, dan Fungsi dalam Era Global*, Alumni Publisher, 2000, hlm. 23

²⁶*Ibid. hlm. 24*

- b. Aspek intern yaitu hak dan wewenang suatu negara untuk menentukan segala urusan dalam negeri di berbagai bidang.
- c. Aspek teritorial yaitu kekuasaan penuh dan eksklusif yang dimiliki oleh negara atas individu dan benda di wilayah negara tersebut.

Dengan adanya kedaulatan, negara memiliki wewenang untuk menetapkan dan menegakkan hukum nasionalnya. Kewenangan ini dikenal sebagai yurisdiksi dalam hukum internasional.

1. Pengertian Yurisdiksi Negara

Negara memiliki kedaulatan yang kemudian melahirkan hak dan kewenangan untuk mengatur hal-hal internal dan eksternal negara itu, termasuk menetapkan ketentuan hukum nasional terhadap suatu peristiwa. Kewenangan ini dikenal sebagai yurisdiksi negara dalam Hukum Internasional. Kata Yurisdiksi berasal dari kata *yurisdictio*. *Yuris* berarti kepunyaan hukum atau kepunyaan dalam hukum, sedangkan *dictio* berarti ucapan, sabda, atau sebutan.²⁷ Maka dilihat dari asal katanya, yurisdiksi berarti masalah hukum, kepunyaan menurut hukum, atau kewenangan menurut hukum. Dalam Piagam PBB sering digunakan istilah *domestic jurisdiction* yaitu kewenangan domestik. Meskipun dalam praktek, yurisdiksi lebih sering digunakan untuk menyatakan kewenangan yang dimiliki oleh negara terhadap orang, benda, atau peristiwa.

²⁷Sefriana, *Hukum Internasional: Suatu Pengantar (Edisi IV)*, Jakarta: Rajawali Pers, 2014, hlm. 232

2. Prinsip Yurisdiksi Negara

a. Yurisdiksi Teritorial

Dalam prinsip yurisdiksi teritorial, setiap negara yang merdeka memiliki yurisdiksi terhadap semua orang dan benda dalam wilayah teritorialnya dan dalam semua perkara yang muncul di dalam wilayah teritorialnya. Menurut hakim Lord Macmillan suatu negara memiliki yurisdiksi terhadap semua orang, benda, perkara-perkara pidana maupun perdata batas-batas wilayahnya sebagai pertanda bahwa negara tersebut berdaulat.²⁸

Prinsip teritorial ini terbagi atas dua, yaitu: suatu tindak pidana yang dimulai di suatu negara dan berakhir di negara lain. Misalnya seorang yang menembak di daerah perbatasan negara A melukai seorang lainnya di wilayah negara B. dalam contoh ini kedua negara memiliki yurisdiksi. Negara dimana perbuatan itu dimulai (A) memiliki yurisdiksi menurut prinsip teritorial subjektif, dan negara dimana tindakan tersebut diselesaikan (B) memiliki yurisdiksi berdasarkan prinsip teritorial objektif.²⁹ Prinsip teritorial ini berlaku pada hal-hal berikut ini:

a. Hak Lintas Damai di Laut Teritorial

²⁸Huala Adolf, *Aspek-Aspek Negara Dalam Hukum Internasional*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2002, hlm. 186

²⁹J.G. Starke, *Pengantar Hukum Internasional (edisi kesepuluh)*, Jakarta: Sinar Grafika Offset, 2010, hlm. 546

Prinsip yurisdiksi teritorial yang dimiliki oleh suatu negara (pantai) telah diakui sejak lama. Pengakuan dan pengaturan yurisdiksi negara pantai tampak dalam hasil Konferensi Kodifikasi Hukum laut Den Haag 1930³⁰, dimana diakui adanya dua macam yurisdiksi negara pantai atas kapal laut yang berlayar di laut teritorialnya, yaitu yurisdiksi pidana dan yurisdiksi perdata. Hasil konferensi ini dipertegas kembali oleh Konvensi Hukum laut Jenewa 1958 tentang Laut Teritorial dan Jalur Tambahan. Dalam UNCLOS 1982, pengakuan dan pengaturan terhadap yurisdiksi (kriminal dan perdata) negara pantai terdapat dalam pasal 27 dan 28.³¹

b. Kapal Berbedera Asing di Laut Teritorial

Kapal Perang, kapal pemerintah dan kapal komersil yang dioperasikan untuk tujuan non-komersial hanya tunduk kepada yurisdiksi legislatif negara pantai, maksudnya adalah kapal-kapal itu pun tunduk kepada kewajiban untuk menghormati perundang-undangan negara pantai dan hukum kebiasaan internasional.³²

Sepanjang menyangkut kapal-kapal yang telah disebutkan, terdapat teori mengenai kapal-kapal ini, yaitu:

1. Teori Pulau Terapung (*The Floating Island Theory*), menurut teori ini kapal-kapal tersebut harus diperlakukan oleh negara lain sebagai bagian dari wilayah negara.

³⁰Huala Adolf, *Op cit*, hlm. 189

³¹*Ibid*, hlm. 190

³²*Ibid*, hlm. 191

Dalam teori ini yurisdiksi pengadilan tidak berlaku terhadap setiap tindakan yang dilakukan diatas kapal atau menahan seseorang yang melakukan kejahatan di atas kapal tersebut.

2. Teori yang menyatakan bahwa pengadilan negara pantai memberikan imunitas kepada kapal asing. Pemberian atas imunitas ini bukan berdasarkan pada teori objektif yang meyakini bahwa kapal perang/negara itu adalah wilayah negara asing, tapi didasarkan pada pembebasan atau pengecualian yang diberikan oleh undang-undang negara pantai. Pengecualian ini bersifat bersyarat dan karenanya dapat ditarik kembali oleh negara pantai tersebut.³³

c. Pelabuhan

Pelabuhan adalah salah satu bagian dari perairan pedalaman. Karena di perairan pedalaman ini suatu negara berdaulat penuh, maka kedaulatan penuh ini berlaku di pelabuhan-pelabuhannya. Suatu kapal asing yang memasuki pelabuhan suatu negara, maka kapal tersebut berada dalam kedaulatan teritorial suatu negara pantai. Karena itu pula negara pantai berhak untuk menegakkan hukumnya terhadap kapal dan awaknya. Di pelabuhan, negara pantai memiliki yurisdiksi terhadap setiap tindak pidana yang mengganggu

³³*Ibid*, hlm. 192

perdamaian dan ketertiban negara pantai.³⁴ Negara pantai dapat pula menerapkan yurisdiksi teritorial apabila diminta atau dikehendaki oleh kapten atau konsul dari negara bendera kapal.³⁵

d. Orang Asing

Yurisdiksi teritorial suatu negara terhadap orang asing sama halnya yurisdiksi teritorial negara terhadap warga negaranya. Tidak ada perlakuan khusus yang diberikan kepada orang asing. Namun demikian, seorang warga negara asing dapat meminta pembebasan dari yurisdiksi teritorial suatu negara dalam hal berikut:³⁶

1. Dengan adanya imunitas tertentu, orang asing itu menjadi tidak tunduk kepada hukum nasional negara pantai
2. Bahwa hukum nasional negara tersebut tidak sejalan dengan hukum internasional.

C. Sistem Pendaftaran Kapal

Sesuai dengan UNCLOS 1982 tentang pengaturan mengenai pendaftaran kapal laut menjadi wewenang masing-masing negara bendera, yang didasarkan sistem atau aliran pendaftaran kapal yang

³⁴*Ibid.*

³⁵*Ibid*, hlm. 193

³⁶J.G. Starke, *Op cit*, hlm. 200

dianut dalam dunia maritim.³⁷ Terdapat beberapa aliran dalam pendaftaran kapal, yaitu:³⁸

a. *Open Registry*

Dalam tipe pendaftaran *Open Registry* atau biasa disebut *Flag of Convenience* menjelaskan bahwa memberikan kebebasan bagi negara-negara untuk dapat mengizinkan registrasi atas kapal-kapal yang dimiliki pihak asing tanpa syarat khusus apapun dan seringkali atas dasar perlakuan yang sama seperti kepada kapal-kapal milik warga negaranya sendiri. Jadi dapat disimpulkan bahwa dalam tipe pendaftaran ini pihak asing diluar negara tersebut dapat mendaftarkan kapalnya kedalam aturan hukum negara tersebut.

b. *Genuine Link*

Pemberian kewarganegaraan suatu kapal harus dengan secara sungguh-sungguh (*genuine*). Tidak ada penjeleasan secara jelas terkait apa definisi dari sebuah *Genuine Link*. Pemberian kewarganegaraannya oleh Negara ke kapal, biasanya dengan cara pendaftaran, dengan definisi menciptakan hubungan antara kapal dan Negara tersebut. Namun, hanya tindakan administratif, seperti pendaftaran, tidak cukup memadai. Hubungan yang dibuat dengan pendaftaran harus "asli", atau "*Substantiel*" (Prancis) atau "*autentica*" (Spanyol). Ini mengikuti dari arti kata biasa, yang merupakan titik awal untuk interpretasi perjanjian di bawahnya Pasal 31 Konvensi Wina tentang Hukum Perjanjian, bahwa

³⁷Pasal 91, UNCLOS 1982

³⁸Robin R. Churchill, *The Meaning of the Genuine Link Requirement in Relation to the Nationality of the Ships*, Cardiff: University of Wales, 2000

"hubungan asli" lebih dari sekedar link hubungan harus ada hubungan antara kapal dan negara bendera yang membuat hubungan kebangsaan asli.

Pada dasarnya kedua aliran pendaftaran kapal tersebut merupakan sistem aliran yang sah dalam hukum internasional. Namun terdapat perbedaan dalam akibat hukum yang ditimbulkan. Pada aliran *Open Registry* tidak adanya hubungan kuat antara kapal/pemilik kapal dengan negara bendera, karena pada dasarnya aliran ini lebih menitik beratkan kepada profit yang dihasilkan dari pendaftaran kapal tersebut.³⁹ Jadi pada dasarnya negara bendera, tidak memiliki pertanggungjawaban penuh terhadap kapal tersebut, dan pemilik kapal yang bertanggungjawab penuh terhadap kapalnya. Sedangkan dalam *Genuine Link* atau *Closed Registry* dibutuhkan hubungan "asli" antara pemilik kapal dengan negara bendera, contoh pemilik kapal harus berkewarganegaraan yang sama dengan negara bendera, dan memiliki tujuan yang sama. Hal ini dapat disimpulkan bahwa dalam aliran ini negara bendera dan pemilik kapal sama-sama bertanggungjawab penuh atas kapal yang didaftarkan.⁴⁰

D. Hukum Lingkungan Internasional

1. Pengertian dan Ruang Lingkup

Penggunaan istilah lingkungan seringkali digunakan secara bergantian dengan istilah lingkungan hidup. Kedua istilah ini meskipun secara harfiah dapat dibedakan, tetapi pada umumnya

³⁹Ermal Xhelilaj, *INTERNATIONAL IMPLICATIONS CONCERNING THE LEGAL REGIME OF SHIP REGISTRATION*, University of Vlora Ismail Qemali, Albania, 2013

⁴⁰*Ibid.*

digunakan dengan makna yang sama, yaitu lingkungan dalam pengertian yang luas, yang meliputi lingkungan fisik kimia, maupun biologi (lingkungan makhluk hidup). Lingkungan hidup juga memiliki makna yang berbeda dengan ekologi, ekosistem, dan daya dukung lingkungan. Meskipun demikian, ketiga hal yang disebutkan sebelumnya tidak dapat dipisahkan dari pengertian lingkungan atau lingkungan hidup.⁴¹

Hukum lingkungan terdiri dari dua unsur yakni pengertian hukum dan pengertian lingkungan. Munadjat Danusaputro, membagi hukum lingkungan dalam dua bagian yakni hukum lingkungan klasik dan hukum lingkungan moderen. Hukum lingkungan klasik berorientasi kepada penggunaan lingkungan atau *Use Oriented*. Sedangkan, hukum lingkungan moderen berorientasi pada lingkungan.⁴²

Menurut Munadjat Danusaputro, lingkungan atau lingkungan hidup adalah semua benda dan daya serta kondisi, termasuk di dalamnya manusia dan tingkah perbuatannya, yang terdapat dalam ruang dimana manusia berada dan mempengaruhi kelangsungan serta kesejahteraan manusia dan jasad-jasad hidup lainnya.⁴³

Perkembangan prinsip-prinsip hukum lingkungan global diawali dengan kasus-kasus tentang lingkungan yang melintas batas-

⁴¹Muhammad Akib, *Hukum Lingkungan: Perspektif Global dan Nasional*, Jakarta: Rajawali Pers, 2014, hlm 1

⁴²Mohammad Askin, *Rangkaian Sari Kuliah Hukum Lingkungan*, Jakarta: Yayasan Peduli Energi Indonesia (YPEI), 2008, hlm 11-12

⁴³Munadjat Danusaputro, *Hukum Lingkungan Buku 1 Umum*, Jakarta: Binacipta, 1985, hlm 67

batas negara, sehingga para pemimpin negara yang terlibat dalam kasus-kasus lingkungan menyadari akan pentingnya hukum yang secara khusus mengatur perlindungan lingkungan yang bersifat internasional.

Kesadaran manusia mulai timbul akan kerusakan yang terjadi pada lingkungan. Sehingga dianggap perlu adanya hukum yang mengatur mengenai lingkungan karena permasalahan lingkungan telah melewati yurisdiksi negara dan mempengaruhi keadaan global. Perlu diketahui bahwa hukum lingkungan internasional yang berkembang pada saat setelah kejadian-kejadian lingkungan bersifat spesifik atau sektoral karena diarahkan hanya mengatur satu permasalahan khusus.

Perkembangan ini kemudian melahirkan rezim hukum lingkungan internasional baru yang dapat digolongkan dalam dua kategori besar, yaitu:⁴⁴

- a. Instrumen hukum lingkungan internasional lunak (*soft law international instruments*); dan
- b. Instrumen hukum lingkungan yang mengikat (*hard law international instrument*).

Pengelompokan ini penting dilakukan karena setiap instrumen memiliki karakter-karakter khusus dan berbeda antara satu

⁴⁴Laode M. Syarif, Maskun, & Birkah Latif, *Evolusi Kebijakan dan Prinsip-Prinsip Lingkungan Global dalam Hukum Lingkungan, Teori Legislasi dan Studi Kasus*, Jakarta: USAID, 2015, hlm 39

dengan yang lain walaupun ada juga kemiripan antara keduanya. *Soft law instrument* menurut Alan Boyle:⁴⁵

- a. *Soft law is not binding* (hukum lunak tidak mengikat);
- b. *Soft law consist of general norms or principles, not rules* (hukum lunak memuat norma-norma umum ataupun prinsip/asas, bukan aturan);
- c. *Soft law is law that is not readily enforceable through binding dispute resolution* (hukum lunak adalah hukum yang tidak siap untuk ditegakkan melalui penyelesaian sengketa yang mengikat).

Ciri-ciri lain dari *soft law instrument* dapat dilihat dari namanya yang selalu menggunakan *declaration, resolution, accord, charter*, dan tidak pernah menamakan diri dengan *convention, treaty, agreement*, dan *protocol* yang telah menjadi ciri khas dari *international hard law instrument*.

2. Prinsip-Prinsip Hukum Lingkungan Internasional

a. *Sic Utere Tou Ut Alienum Non Laedus*

Prinsip *sic utere tou ut alienum non laedus* (segala aktivitas yang terjadi dalam suatu negara, tidak boleh menimbulkan kerugian pada negara lain) ini menyatakan bahwa yang menentukan suatu negara dilarang melakukan atau mengizinkan dilakukannya kegiatan yang dapat merugikan negara lain, dan prinsip *good*

⁴⁵Alan Boyle, *Some Reflection on the Relationship of Treaties and Soft Law*, New York: Vol. 48 Internasional and Comparative Law Quarterly, 1999, hlm 91

neighbourliness.⁴⁶ Pada intinya, prinsip itu mengatakan kedaulatan wilayah suatu negara tidak boleh diganggu oleh negara lain.

Prinsip ini juga terkandung dalam pasal 21 Deklarasi Stockholm 1972 yang menyatakan bahwa setiap negara memiliki kedaulatan untuk mengeksploitasi sumber daya alamnya tanpa merugikan negara lain. Oleh karena itu, semua negara yang menjadi bagian dari masyarakat internasional harus mengakui dan menghormati hal tersebut karena kedaulatan yang dimiliki oleh negara itu bukan tak terbatas. Maksudnya adalah bahwa di dalam kedaulatan itu, terikat di dalamnya kewajiban untuk tidak menyalahgunakan kedaulatan itu, terikat di dalamnya kewajiban untuk tidak menyalahgunakan kedaulatan tersebut. Sehingga jika suatu negara melanggar ketentuan-ketentuan internasional atau melakukan suatu tindakan yang tidak sah secara internasional maka terhadapnya dikenakan tanggung jawab untuk mengganti kerugian (*injury*).⁴⁷

b. Polluter and User Pays Principles

Prinsip ini merupakan prinsip yang sangat penting dalam pengelolaan lingkungan hidup. Pengaturan prinsip ini pertama kali dirumuskan oleh *Organization for Economic Co-operation and Development* (OECD), dan dalam ketentuan-ketentuan hukum *European Communities* (EC) tahun 1972. Selanjutnya tahun 1973, merupakan penerapan pertama kali ke dalam problematika

⁴⁶J.G. Starke, *Pengantar Hukum Internasional (edisi kesepuluh)*, Jakarta: Sinar Grafika Offset, 2010, hlm. 546

⁴⁷J.G. Starke, *Pengantar Hukum Internasional (edisi kesepuluh)*, Jakarta: Sinar Grafika Offset, 2010, hlm. 293-294

lingkungan hidup.⁴⁸ Keberadaan prinsip ini salah satunya dapat ditemukan pada rumusan prinsip 16 Deklarasi Rio yang menyebutkan bahwa:⁴⁹

National authorities should endeavour to promote the internalization of environmental costs and the use of economic instruments, taking into account the approach that the polluter should, in principle, bear the cost of pollution, with due regards to the public interest and without distorting international trade and investment.

Hal ini juga ditegaskan oleh Phillip Sand yang menyatakan bahwa, *"the practical implication of the polluter pays-principle are its allocation of economic obligation in relation to environmentally damaging activities, particularly in relation to liability that use of economic instrument, and the application of rules relating to competition and subsidy"*.⁵⁰ Meskipun demikian, prinsip ini telah menjadi solusi bagi beberapa negara dalam mengatur kasus-kasus pencemaran lingkungan.

OECD merumuskan sesuatu yang harus dibayarkan terkait dengan penerapan prinsip pencemar yang harus membayar, salah satu rumusnya adalah bahwa penerapan prinsip pencemar membayar tersebut dilakukan dengan membebani biaya kegiatan yang perlu untuk mencegah pencemaran, dalam bentuk pungutan insentif yang sama dengan biaya pembersihan limbah, atau hanya

⁴⁸Philip Sand, *Principles of International Environmental Law*(second edition), Cambridge: Cambridge University Press, 2003, hlm. 281

⁴⁹Prinsip 16, *The Rio Declaration on Environment and Development 1992*

⁵⁰Philip Sand, *Principles of International Environmental Law*(second edition), Cambridge: Cambridge University Press, 2003, hlm. 280

menetapkan kriteria yang mengharuskan mengambil upaya pencegahan.⁵¹Prinsip *Polluter Pays* ini secara tidak langsung menjadi wujud pertanggung jawaban hukum pencemar untuk menghilangkan dampak negatif dari pencemaran lingkungan, agar dapat diwujudkan keseimbangan antara kepentingan kalangan industri dengan kepentingan masyarakat, termasuk kebutuhan menjaga kelestarian lingkungan hidup secara seimbang.⁵²

3. Lingkungan Laut

Posisi wilayah Indonesia memiliki letak geografis yang unik. Disamping letak kepulauan Indonesia yang berada pada garis khatulistiwa, juga posisi geografis ini menurut kenyataannya adalah negara kepulauan (*archipelagic state*) yang berada pada posisi silang dunia, diantara dua kontinen yaitu Asia dan Australia dan dua samudera.⁵³ Demikian pula dengan perbandingan wilayah laut yang lebih luas daripada wilayah darat Indonesia.⁵⁴

Pada lingkungan laut terdapat sumber kekayaan alam, baik kekayaan alam hayati maupun non-hayati, sebagai saran penghubung, media rekreasi, dan lain sebagainya. Oleh karena itu sangat penting untuk melindungi lingkungan laut dari ancaman pencemaran, seperti

⁵¹Siti Sundari Rangkuti, *Hukum Lingkungan dan Kebijakan Lingkungan Nasional*, Surabaya: Airlangga University Press, 2000, hlm.253

⁵²Koesnadi Hardjosoemantri, *Hukum Tata Lingkungan (edisi ke-8)*, Yogyakarta: UGM Press, 2006, hlm. 98

⁵³M. Solly Lubis, *Kesatuan Hukum Nasional dan Wawasan Nusantara dalam Rangka Menghadapi Globalisasi Dunia dan Pembangunan Jangka Panjang*, Padang: Pusat Kajian Kebudayaan Universitas Bung Hatta, 1992, hlm. 55

⁵⁴Atjie Misbach Muhjiddin, *Status Hukum Perairan Kepulauan Indonesia dan Hak Lintas Kapal Asing*, Bandung: Alumni, 1993, hlm. 18-19

ancaman yang bersumber dari kapal. Hal ini dilakukan agar lingkungan laut dapat dinikmati secara berkelanjutan,⁵⁵ baik bagi generasi sekarang maupun yang akan datang. Dengan demikian terdapat ketergantungan pada sumber kekayaan alam di laut dalam jumlah dan kualitas yang dapat dikatakan penting bagi kehidupan. Dalam hal ini terkhusus pada terumbu karang, dikarenakan terumbu karang merupakan salah satu bagian dari sumber daya alam di laut yang penting di Indonesia, dan juga dalam kasus ini terumbu karang menjadi salah satu korban dalam kerusakan yang terjadi.

a. Pengertian Terumbu Karang

Terumbu karang merupakan salah satu ekosistem di bumi yang paling produktif dan paling kaya dari segi hayati laut. Terumbu karang memberikan manfaat sangat besar bagi jutaan manusia yang dihidup dekat pesisir. Hal ini merupakan sumber pangan dan pendapatan penting dan menjadi rumah bagi berbagai jenis spesies ikan, dan menjadi daya tarik wisatawan penyelam dan pengagum terumbu karang dari seluruh dunia, memungkinkan terbentuknya pasir pantai pariwisata, dan melindungi garis pantai dari badai.

Terumbu karang adalah struktur fisik yang terbentuk oleh kegiatan banyak hewan karang kecil yang hidup dalam jumlah besar dan membentuk kerangka kapur bersama. Selama ribuan tahun, gabungan massa kerangka kapu tersebut membentuk

⁵⁵Mochtar Kusumaatmadja, *Perlindungan dan Pelestarian Lingkungan Laut Dilihat dari Sudut Hukum Internasional, Regional, dan Nasional*, Jakarta: Sinar Grafika, 1992, hlm. 7-8

terumbu besar yang sebagian diantaranya terlihat dari angkasa. Ada sekitar 800 spesies karang pembentuk terumbu, yang membutuhkan persyaratan rumit untuk dapat hidup dilaut, yakni membutuhkan perairan jernih, mendapatkan cahaya yang cukup, dan perairan hangat.

Terumbu karang memiliki luas sekitar 250.000 km² dilautan, kurang dari sepersepuluh dari satu persen lingkungan laut merupakan tempat tinggal bagi 25% spesies laut. Permukaan tiga dimensi yang rumit dari terumbu karang menjadi tempat tinggal banyak spesies lainnya. Sekitar 4000 spesies ikan ditemui disini, bersama dengan beraneka ragam biota lainnya, seperti moluska, krustasea, bulu babi, bintang laut, spons laut, cacing laut, dan banyak lagi.⁵⁶

Dalam kasus ini yang menjadi titik kerusakan adalah terumbu karang yang berlokasi di kepulauan Raja Ampat, Indonesia. Hal ini disebabkan oleh kapal pesiar MV Caledonian Sky milik perusahaan Inggris yang berlayar di perairan Raja Ampat, rusaknya terumbu karang seluas 1,600 m². Pemerintah Indonesia dalam hal ini meminta bentuk tanggungjawab kepada negara bendera kapal beserta pemilik kapal untuk memberikan bentuk ganti rugi atas kerusakan yang disebabkan oleh kelalaian pihak awak kapal pesiar tersebut.

⁵⁶Mc Allister D, *Status of the World Ocean and Its Biodiversity*, Sea World, 2007 hlm.

E. Pengaturan Mengenai Hukum Lingkungan Laut

1) *United Nation Convention on the Law of the Sea 1982*

UNCLOS 1982 merupakan konvensi mengenai hukum laut pertama di dunia, yang disetujui pada tanggal 10 Desember 1982 di Montego Bay, Jamaika. UNCLOS ditandatangani oleh 119 negara, termasuk Indonesia.

UNCLOS memuat beberapa ketentuan tentang pencegahan pencemaran laut. Tiga ketentuan di antara ketentuan tersebut adalah ketentuan umum tentang pencegahan pencemaran lingkungan laut (*marine environment*), ketentuan tentang pencegahan pencemaran laut dari kegiatan di darat (*land-based marine pollution*) dan ketentuan pencegahan laut karena dumping.⁵⁷

Terkait pencegahan pencemaran lingkungan laut, UNCLOS menyatakan bahwa negara memiliki kewajiban untuk melakukan perlindungan lingkungan laut.⁵⁸ Pada sisi lain, UNCLOS juga menyatakan bahwa negara memiliki hak untuk mengeksploitasi laut dan wajib melindungi laut. Kewajiban ini diletakkan dalam kerangka hak negara untuk melakukan eksploitasi laut atas SDA yang ada di negaranya, sesuai dengan kebijakan lingkungannya dan kewajibannya

⁵⁷Laode M. Syarif, Maskun, & Birkah Latif, *Evolusi Kebijakan dan Prinsip-Prinsip Lingkungan Global dalam Hukum Lingkungan, Teori Legislasi dan Studi Kasus*, Jakarta: USAID, 2015, hlm 468

⁵⁸Pasal 192, UNCLOS 1982

untuk melakukan perlindungan lingkungan.⁵⁹ Lebih dari itu UNCLOS juga mewajibkan negara baik sendiri-sendiri ataupun secara Bersama-sama untuk mengambil langkah guna mencegah, mengurangi, mengendalikan pencemaran lingkungan laut dari sumber apapun.⁶⁰ Negara juga diminta untuk menjamin bahwa pencemaran yang timbul dari kegiatan dalam wilayahnya tidak menyebar ke wilayah luar yurisdiksi negara tersebut.⁶¹ Terlebih lagi, UNCLOS meminta agar negara mengurangi sebanyak-banyaknya (*to the fullest possible extent*) tentang pelepasan bahan berbahaya dari sumber pencemaran di darat, udara, atau melalui *dumping*, pencegahan polutan baik sengaja maupun tidak sengaja, serta pengaturan desain konstruksi peralatan pengoperasian angkutan laut, serta pencemaran instalasi atau peralatan dalam pengerjaan eksplorasi atau eksploitasi SDA di dasar laut (*seabed and subsoil*), terutama melalui tindakan pencegahan kecelakaan, jaminan keamanan di laut.⁶²

2) *Stockholm Declaration 1972*

Deklarasi Stockholm 1972 merupakan deklarasi mengenai lingkungan pertama yang dilaksanakan pada 5-16 Juni 1971 di Stockholm, Swedia. Deklarasi ini mempertimbangkan perlunya suatu pandangan dan prinsip-

⁵⁹*Ibid.*

⁶⁰*Ibid*, Pasal 194 (1)

⁶¹*Ibid*, Pasal 194 (2)

⁶²Pasal 194 (3), UNCLOS 1982

prinsip umum yang menjadi acuan manusia untuk melestarikan lingkungan.

Sebagai acuan pertama perlindungan lingkungan hidup manusia, deklarasi Stockholm 1972 merumuskan sejumlah *principle* (asas) yang sampai saat ini masih relevan untuk menjadi acuan dalam upaya perlindungan lingkungan hidup di dunia.⁶³

Dari sejumlah asas yang terdapat dalam deklarasi stockholm 1972, ada beberapa asas yang kemudian diadopsi menjadi asas hukum dalam pengelolaan lingkungan global dan domestik, asas-asas tersebut adalah:⁶⁴

- i. *Sustainable development*
- ii. *Man has fundamental rights to good environment*
- iii. *Natural resources shall safeguarded for future generation*
- iv. *Discharge of toxic substances or of other substances must be halted*
- v. *States shall prevent pollution of the seas*
- vi. *Planning must be applied to human settlements and urbanization*
- vii. *The importance of science, technology, and education on environmental matters*
- viii. *The prevention of environmental harm*
- ix. *Liability and compensation for the victims of pollution and other environmental damage*

Prinsip-prinsip diatas tidak saja memberikan landasan baru bagi pengelolaan lingkungan pada tingkat global, tapi

⁶³Laode M. Syarif, Maskun, & Birkah Latif, *Op. Cit*, Jakarta: USAID, 2015, hlm 39

⁶⁴Laode M. Syarif, Maskun, & Birkah Latif, *Op. Cit*, hlm 42

banyak negara mengadopsi prinsip tersebut dalam regulasi pengelolaan lingkungan mereka.

3) *Rio Declaration 1992*

Pada tahun 1992, majelis umum PBB menggelar konferensi besar yang berjudul *United Nations Conference on Environment and Development* (UNCED) pada tanggal 3-14 Juni 1992 di Rio de Janeiro, Brazil. Konferensi ini dihadiri oleh 172 negara serta dihadiri oleh *Non-Governmental Organization* (NGO) yang mengawasi agenda diskusi pemerintah pada pertemuan tersebut.

Dalam hasil *Rio Declaration* menghasilkan 27 prinsip/asas. Terdapat sejumlah prinsip yang sangat relevan dengan perkembangan hukum lingkungan internasional dan nasional. Prinsip-prinsip tersebut adalah:

- i. Manusia berhak atas lingkungan hidup yang baik (Prinsip 1)
- ii. Negara diperbolehkan mengeksploitasi SDA tapi tidak boleh milik negara lain (Prinsip 2)
- iii. Hak atas pembangunan generasi sekarang dan generasi yang akan datang (Prinsip 3)
- iv. Prioritas diberikan pada negara miskin/berkembang dan perbedaan tanggungjawab atas negara maju dan negara miskin/berkembang (Prinsip 6 dan 7)
- v. Pentingnya *public participation* dalam keputusan dan kebijakan lingkungan (Prinsip 10)
- vi. Perintah agar setiap negara membuat UU lingkungan nasional dan standarisasi lingkungan yang efektif. Negara diminta membuat UU tentang tanggung jawab dan

- ganti rugi lingkungan diluar wilayah mereka (Prinsip 11 dan 13)
- vii. Larangan penyebarluasan ke negara lain terkait kegiatan dan bahan-bahan yang merugikan kesehatan (Prinsip 14)
 - viii. Pentingnya penggunaan asas kehati-hatian jika belum ada kepastian ilmiah suatu kegiatan tertentu (Prinsip 15)
 - ix. Penggunaan instrumen ekonomi seperti internalisasi biaya kegiatan (Prinsip 16)
 - x. Perintah tentang pentingnya analisis mengenai dampak lingkungan (AMDAL) sebelum suatu kegiatan dilaksanakan (Prinsip 17)
 - xi. Perintah tentang pentingnya memberitahu negara tetangga jika terjadi bencana alam yang memiliki dampak lingkungan (Prinsip 18 dan 19)

Dengan tidak bermaksud mengesampingkan prinsip-prinsip lainnya, prinsip diatas dianggap yang paling penting dalam perkembangan hukum lingkungan internasional dan hukum lingkungan nasional.

4) The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships(MARPOL)

*The International Convention for the Prevention of Pullotion from Ships*atau dapat disingkat sebagai MARPOL adalah salah satu konvensi utama yang mengatur tentang pencegahan terkait kerusakan lingkungan maritime yang disebabkan oleh kegiatan kapal. MARPOL mulai disahkan pada tanggal 2 November 1973 oleh *International Maritime Organization* (IMO) dan pada tahun 1978 konvensi ini

diamandemen untuk pertamakalinya, dan hingga pada tahun 2005 terdapat beberapa tambahan yang dimasukkan kedalam MARPOL.⁶⁵

Pada pasal 2 ayat (4) MARPOL menjelaskan terkait definisi kapal yaitu segala jenis kapal yang beroperasi di lingkungan laut, termasuk kapal hydrofoil, kapal berbantalan udara (*hovercraft*), kapal selam, dan platform laut tetap ataupun mengambang.⁶⁶

Pasal 2 ayat (6) menjelaskan terkait definisi insiden, yang berarti suatu peristiwa yang disebabkan oleh kapal yang melibatkan buangan yang berasal dari kapal yang berupa zat berbahaya maupun kegiatan kapal yang menyebabkan kerusakan pada lingkungan laut.⁶⁷

Selanjutnya, pada pasal 4 menjelaskan terkait pelanggaran, yang menjelaskan bahwa segala pelanggaran atas konvensi ini yang disebabkan oleh kapal harus di sanksi sesuai dengan hukum administratif kapal/bendera kapal tersebut, namun tidak berlaku apabila kecelakaan yang terjadi berlokasi di dalam wilayah yurisdiksi negara lain, hal ini menjelaskan negara bendera kapal

⁶⁵[http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx) , diakses pada tanggal 21 Mei 2018

⁶⁶Pasal 2 ayat (4), *The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*

⁶⁷*Ibid*, pasal 2 ayat (6)

bertanggungjawab kepada negara tersebut atas kerusakan yang terjadi di wilayahnya.⁶⁸

Pasal 6 menjelaskan terkait tanggungjawab para pihak yang berada dalam konvensi ini, yaitu diharuskan untuk bekerjasama dalam mendeteksi dan melakukan penegakan ketentuan-ketentuan yang ada dalam konvensi ini. Dengan langkah yang tepat dan praktis untuk mendeteksi terjadinya insiden, melakukan pemantauan lingkungan, dan prosedur yang memadai untuk melaporkan dan mengumpulkan bukti-bukti terkait insiden yang terjadi.⁶⁹

5) Undang-Undang No. 32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup

Asas hukum lingkungan dalam UU No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup diaturkan dalam pasal 2 yang berbunyi “Perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup dilaksanakan berdasarkan asas tanggung jawab negara, kelestarian dan keberlanjutan, keserasian dan keseimbangan, keterpaduan, manfaat, kehati-hatian, keadilan, ecoregion, keanekaragaman hayati, pencemar membayar, partisipasi, kearifan lokal, tata kelola

⁶⁸*Ibid*, pasal 4

⁶⁹*Ibid*, pasal 6

pemerintahan yang baik, dan otonomi daerah.”⁷⁰Pada asas pencemar membayar diatur dalam pasal 87 (1) UU No. 32 Tahun 2009 yang berbunyi,⁷¹

“ *Setiap penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan yang melakukan perbuatan melanggar hukum berupa pencemaran dan/atau perusakan lingkungan hidup yang menimbulkan kerugian pada orang lain atau lingkungan hidup wajib membayar ganti rugi dan/atau melakukan tindakan tertentu.*”

Pada pasal 87 (1) UU No. 32 Tahun 2009 merupakan realisasi dari *polluter pays principle* yang dirumuskan dalam prinsip 16 *Rio Declaration*.

6) Undang-Undang No. 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia

Dalam Undang-Undang No.6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia dijelaskan bahwa yang dimaksud Perairan Indonesia adalah laut territorial Indonesia beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman.⁷² Hal ini menjelaskan bahwa perairan pedalaman Raja Ampat merupakan bagian dari wilayah kedaulatan milik Indonesia yang berarti bahwa hukum yang berlaku merupakan hukum milik Indonesia.

Hal terkait kedaulatan negara Indonesia lebih diperjelas lagi dalam pasal 4, yang berbunyi:⁷³ “Kedaulatan Negara

⁷⁰Pasal 2, *Undang-Undang No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup*

⁷¹*Ibid*,Pasal 87

⁷²Pasal 1 ayat 4, *Undang-Undang No. 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia*

⁷³*Ibid*,Pasal 4

Republik Indonesia di perairan Indonesia meliputi laut teritorial, perairan kepulauan, dan perairan pedalaman serta ruang udara di atas laut teritorial, perairan kepulauan, dan perairan pedalaman serta dasar laut dan tanah di bawahnya termasuk sumber kekayaan alam yang terkandung di dalamnya.” Maksud pasal tersebut adalah semua yang berada dalam wilayah perairan Indonesia adalah milik kedaulatan Indonesia, termasuk juga terumbu karang yang ada di wilayah Raja Ampat.

Pada pasal 24 dijelaskan bahwa segala bentuk pelanggaran yang terjadi dalam wilayah perairan Indonesia, ruang udara di atasnya, maupun segala sumber kekayaan alam di bawahnya akan dikenakan sanksi yang sesuai dengan konvensi internasional yang berkaitan dengan perlindungan ekosistem laut dan juga perundang-undangan yang berlaku.⁷⁴

7) Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1999 Tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut

Penjelasan tentang kerusakan laut terdapat dalam Bab 1 ketentuan umum tentang PP No.19 Tahun 1999 Tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut yang ada dalam pasal 1 yang menjelaskan bahwa kerusakan laut

⁷⁴ *Ibid*,Pasal 24

adalah perubahan fisik dan/atau hayati laut yang melewati batas kriteria dari bentuk asal dari hayati laut tersebut.⁷⁵

Pada bab 5 dijelaskan bahwa setiap kegiatan yang menimbulkan kerusakan terhadap laut dan sumber alam yang ada didalamnya diwajibkan untuk melakukan penanggulangan. Jadi secara konkrit dijelaskan bahwa apapun yang terjadi yang disebabkan oleh kegiatan apapun, pihak penanggungjawab atas kegiatan itu wajib bertanggungjawab untuk melakukan penanggulangan kerusakan untuk dikembalikan seperti semula.⁷⁶ Hal ini ditambahkan juga terkait ganti rugi pada pasal 24 ayat (1), bahwa setiap penanggungjawab atas kerusakan yang terjadi wajib menanggung biaya penanggulangan serta biaya pemulihan atas kerusakan yang disebabkan olehnya.⁷⁷

Untuk tata cara perhitungan biaya ganti rugi maupun tata cara pembayaran yang disebabkan oleh kerusakan laut ditetapkan lebih lanjut oleh Menteri yang bersangkutan dalam hal ini adalah Menteri Koordinator bidang Kemaritiman.⁷⁸

⁷⁵Pasal 1, Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1999 Tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut

⁷⁶*Ibid*, Pasal 15 (1)

⁷⁷*Ibid*, Pasal 24

⁷⁸*Ibid*, Pasal 25

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan Yuridis Normatif atau penelitian hukum kepustakaan yang berarti penelitian hukum ini dilakukan dengan meneliti bahan hukum. Peneliti akan mengkaji aturan-aturan hukum dalam hukum lingkungan internasional dan hukum laut internasional menggunakan teknik pengumpulan data dengan penelitian kepustakaan.

B. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statue approach*). Peneliti akan mengkaji mengenai perjanjian-perjanjian internasional yang berkaitan dengan permasalahan penelitian ini.

Pendekatan kasus (*case approach*). Peneliti akan mengkaji mengenai kasus yang telah terjadi tentunya dalam hal ini tentang kerusakan terumbu karang di Raja Ampat yang disebabkan kapal MV Caledonian Sky, guna memperoleh gambaran mengenai dampak terhadap suatu aturan hukum.

C. Jenis Bahan Hukum

Penelitian ini menggunakan jenis bahan hukum yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier.

a) Bahan Hukum Primer:

- a. *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982*
- b. *Stockholm Declaration 1972*
- c. *Rio Declaration 1992*
- d. *The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*
- e. Undang-Undang No. 32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup
- f. Undang-Undang No. 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia
- g. Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1999 Tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut

- b) Bahan Hukum Sekunder berupa buku-buku, karya ilmiah, jurnal hukum, notulensi pembahasan perjanjian atau konvensi internasional, dan pendapat para ahli.
- c) Bahan Hukum Tersier atau bahan hukum penunjang yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder seperti ensiklopedia dan kamus.

D. Teknik Penelusuran Bahan Hukum

Penelitian ini melakukan penelusuran bahan hukum primer, sekunder, dan tersier dilakukan dengan studi kepustakaan maupun bahan hukum lainnya. Sumber bahan hukum diperoleh dari data sekunder seperti konvensi atau perjanjian internasional, jurnal hukum, hasil penelitian, buku-buku, tesis, dan lain-lain. Dimana semua itu penulis telusuri pada:

1. Perpustakaan Umum Kota Malang.
2. Perpustakaan Pusat Universitas Brawijaya
3. Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya.
4. Buku-buku, literatur, dan jurnal hukum.

E. Teknik Analisis Bahan Hukum

Penelitian ini menggunakan teknik analisis bahan hukum menggunakan teknik deskriptif normatif yakni dengan menganalisis bahan hukum yang terkumpul dalam hal ini antara lain konvensi atau perjanjian internasional, jurnal hukum, hasil penelitian, buku-buku, tesis ataupun skripsi.

F. Definisi Konseptual

1. Tanggungjawab Negara

Tanggung jawab secara arti adalah keharusan dalam menanggung suatu akibat dari segala tindakan yang dilakukan dalam pembahasan ini adalah negara. Negara sebagai subjek hukum internasional sudah sepatutnya untuk mematuhi aturan hukum internasional. Setiap negara memiliki kedaulatannya masing-masing dan sudah sepantasnya masing-masing negara menghormati kedaulatan antar negara, dan apabila suatu kedaulatan dalam kasus ini adalah dirusak, maka negara yang merusak harus bertanggung jawab sebagai mana mestinya.

2. Kapal

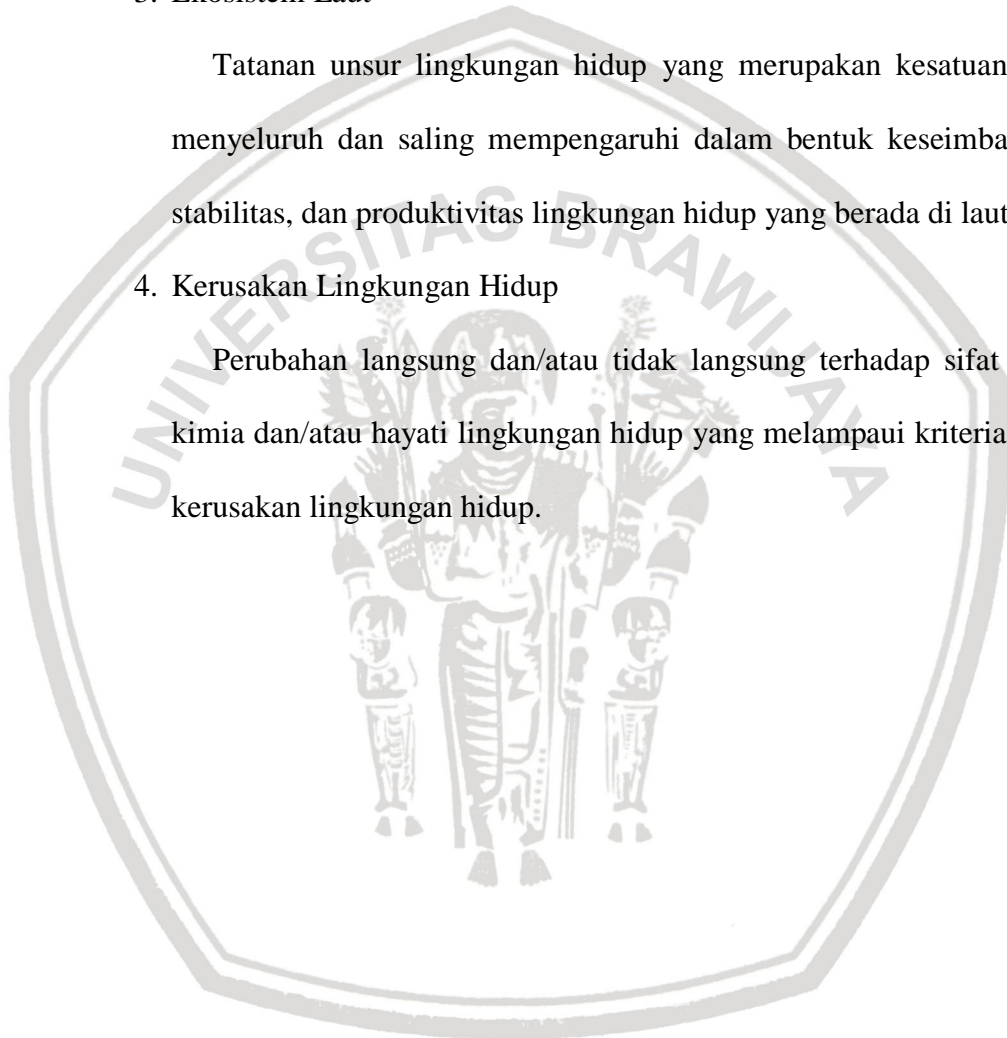
Definisi kapal adalah segala jenis kapal yang beroperasi di lingkungan laut, termasuk kapal hydrofoil, kapal berbantalan udara (*hovercraft*), kapal selam, dan platform laut tetap ataupun mengambang.

3. Ekosistem Laut

Tatanan unsur lingkungan hidup yang merupakan kesatuan utuh menyeluruh dan saling mempengaruhi dalam bentuk keseimbangan, stabilitas, dan produktivitas lingkungan hidup yang berada di laut.

4. Kerusakan Lingkungan Hidup

Perubahan langsung dan/atau tidak langsung terhadap sifat fisik, kimia dan/atau hayati lingkungan hidup yang melampaui kriteria baku kerusakan lingkungan hidup.



BAB IV

PEMBAHASAN

A. Pertanggungjawaban Negara Atas Kerusakan Terumbu Karang Di Laut Raja Ampat Yang Disebabkan Oleh Kapal MV Caledonian Sky

Dalam hukum internasional tidak hanya negara atau organisasi internasional saja yang dapat disebut sebagai subjek hukum namun individu maupun sebuah perusahaan multi nasional dapat dijadikan sebagai subjek hukum internasional.⁷⁹ Subjek hukum internasional adalah pemegang hak dan kewajiban langsung berdasarkan hukum internasional. Untuk memenuhi syarat sebagai subjek hukum internasional perlu memiliki kepribadian hukum (*legal personality*). Kepribadian hukum ini diperlukan untuk memperoleh keabsahan hukum sebagai subjek serta satuan tersendiri dalam hubungan internasional.⁸⁰ Pada umumnya Multi-National Corporations (MNC) dikategorikan sebagai badan hukum (*legal person*) yang setara dengan warganegara di mana MNC tersebut didirikan. Dengan demikian hanya negara yang memiliki kewenangan dalam mengatur kegiatan MNC. Dalam hal ini MNC dapat dikatakan sebagai subjek hukum internasional dalam ruang lingkup privat berdasarkan penjelasan dalam aturan ICSID (*International Centre of Settlement of Investment Disputes*) bahwa MNC dapat menjadi salah satu subjek dalam suatu

⁷⁹T. May Rudy, *Hukum Internasional 2*, Bandung: Refika Aditama, 2009, hlm. 64999

⁸⁰*Ibid*, hlm. 98

perkara yang di ajukan dalam ICSID.⁸¹ Dijelaskan kembali dalam UN *Draft Norms on the responsibilities of transnational corporations and other business enterprises with regard to human rights*, bahwa dalam paragraf 1 draft norma tersebut dijelaskan bahwa,

“Negara memiliki tanggung jawab utama untuk mempromosikan, mengamankan pemenuhan, menghormati, memastikan penghormatan, dan melindungi hak asasi manusia yang diakui dalam hukum internasional maupun nasional, termasuk memastikan bahwa perusahaan transnasional dan perusahaan bisnis lain menghormati hak asasi manusia. Dalam lingkup kegiatan dan pengaruh masing-masing, perusahaan transnasional dan perusahaan bisnis lainnya memiliki kewajiban untuk mempromosikan, mengamankan pemenuhan, menghormati, memastikan penghormatan, dan melindungi hak asasi manusia yang diakui dalam hukum internasional maupun nasional.”

Dapat ditarik kesimpulan bahwa MNC juga termasuk dalam subjek yang mengharuskan melaksanakan apa yang diatur dalam regulasi yang dilaksanakan negara asalnya.⁸²

Perusahaan Multi-Nasional (MNC) adalah perusahaan yang memiliki kantor pusat di suatu negara dan melakukan kegiatan-kegiatannya di wilayah banyak negara.⁸³ Status yang dimiliki oleh MNC adalah Perusahaan swasta dan merupakan kesatuan non pemerintah dan tidak berstatus international legal person. MNC pada umumnya tidak mempunyai hak dan kewajiban sesuai hukum internasional dan tidak memiliki standing untuk berperkara di

⁸¹*Convention on the Settlement of Investment Disputes between States and Nationals of Other States (adopted 18 March 1965, entered into force 14 October 1966) 575 UNTS 159 (ICSID Convention)*

⁸²Paragraf 1, *Draft Norms on the Responsibilities of Transnational Corporations and Other Business Enterprises with Regard to Human Rights*, E/CN.4/Sub.2/2003/12 (2003)

⁸³Boer Mauna, *Hukum Internasional: Pengertian Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*, Bandung: PT Alumni, 2011, hlm. 55

International Court of Justice (ICJ) karena, telah diatur secara jelas dalam Pasal 34 ayat (1) Statuta ICJ, yang menyatakan bahwa hanya negara yang dapat menjadi pihak dalam perkara di depan Mahkamah. Namun, dalam hal-hal tertentu MNC dapat membuat persetujuan dengan pemerintah suatu negara dengan memberlakukan prinsip hukum internasional atau prinsip hukum umum untuk transaksi mereka dan bukan diatur oleh hukum nasional suatu negara.⁸⁴ Beberapa MNC melakukan usaha melalui cabang perusahaannya di negaranebarberkembang. MNC melakukan usahanya ke wilayah yang lebih menguntungkan dengan tujuan perluasan wilayah pemasaran, efisiensi biaya produksi, dan memperoleh tenaga kerja dengan gaji yang lebih rendah.⁸⁵ Dengan demikian dapat dikatakan bahwa MNC dapat dijadikan sebagai subjek hukum internasional dalam ruang lingkup privat.

Pada kasus ini perusahaan milik Inggris yang bernama Noble Caledonia Holding Ltd. adalah pemilik dari kapal MV Caledonian Sky yang berpusat di London, Inggris.⁸⁶ Perusahaan berdiri pada tanggal 15 November 1985 dan merupakan salah satu perusahaan yang berkegiatan dalam bidang pelayaran khususnya pada bidang wisata. Khusus dalam bidang wisata Noble Caledonia Holding Ltd. mendirikan sebuah anak perusahaan khusus dalam bidang wisata pelayaran yang bernama Noble

⁸⁴*Ibid*, hlm 56

⁸⁵I Made Udiana, *Rekonstruksi Pengaturan Penyelesaian Sengketa Penanaman Modal Asing*, Denpasar: Udayana University Press, 2011, hlm. 9

⁸⁶<https://companycheck.co.uk/company/01960008/NOBLE-CALEDONIA-HOLDINGS-LIMITED/companies-house-data> , diakses pada tanggal 7 April 2018

Caledonia yang berdiri tahun 1991 yang sudah memiliki cabang perusahaan di beberapa negara seperti Inggris, Belanda, Swedia, Turki, Amerika dan Bahamas.⁸⁷ Dan merupakan salah satu perusahaan multinasional yang cukup terkenal dibidang pariwisata. Noble Caledonia merupakan pemilik kapal MV Caledonian Sky yang menjadi faktor kerusakan terhadap terumbu karang di perairan Raja Ampat. Sesuai apa yang telah dijelaskan pada bagian pendahuluan, bahwa kapal MV Caledonian Sky merupakan kapal milik perusahaan swasta Inggris yang berbendera Bahamas. Hal ini disebabkan oleh sistem pendaftaran yang dilakukan oleh perusahaan tersebut secara *open registry* di negara Bahamas.

Open registry adalah suatu aliran atau sistematisasi pendaftaran kapal yang diperuntukan bagi para pemilik kapal untuk mendaftarkan kapalnya di suatu negara tertentu dengan tanpa membutuhkan syarat khusus apapun dan seringkali atas dasar perlakuan yang sama seperti kapal-kapal milik warga negaranya sendiri, negara-negara yang menggunakan sistem pendaftaran ini yaitu seperti Panama, Honduras, Costa Rica dan negara karibia lainnya. Dan pada kasus ini yaitu negara Bahamas. Dalam sistem ini negara mengizinkan kapal-kapal milik pihak asing untuk mendaftarkan kapalnya tanpa syarat khusus apapun, karena menurut kutipan dari Dr. Ermal Xhelilaj dari *University of Albania*, pada dasarnya aliran sistem pendaftaran kapal

⁸⁷<https://www.noble-caledonia.co.uk> , diakses pada tanggal 7 April 2018

secara *Open registry* hanya dibuat untuk mendapatkan profit bagi negara tersebut.⁸⁸

Dalam tanggungjawab merupakan suatu keharusan dalam menanggung suatu akibat yang berasal dari segala tindakan yang dilakukan dalam hal ini dilakukan oleh suatu negara. Tanggungjawab negara dalam hukum internasional terbagi menjadi 2 macam prinsip yaitu *International Responsibility* dan *International Liability* dan dapat ditarik perbedaan dari kedua prinsip tersebut yakni pada *responsibility* mengandung arti kewajiban dalam menaati suatu perjanjian sebagai bentuk pencegahan dan pemulihan pada suatu hal tertentu, namun pada *liability* mengandung arti kewajiban dalam menanggung kerugian yang timbul dari suatu pelaksanaan perbuatan yang sah sesuai aturan hukum yang di perjanjikan.⁸⁹ Terdapat salah satu prinsip dari *liability* yaitu *strict liability*.

Strict liability adalah suatu prinsip dalam tanggungjawab yang sudah lama berkembang dalam sistem hukum lingkungan modern sebagai pilihan mengatasi kelemahan pertanggungjawaban berdasarkan kesalahan yang dianut hukum khususnya hukum perdata kita. Dengan ini menggunakan prinsip *strict liability* ini maka akan dapat terjerat kejahatan maupun perbuatan kesalahan dalam lingkungan hidup yang mengharuskan adanya pembuktian secara ilmiah yang tidak mungkin berhasil jika dituntut berdasarkan tanggung gugat biasa. Hal ini sejalan

⁸⁸Ermal Xhelilaj, *INTERNATIONAL IMPLICATIONS CONCERNING THE LEGAL REGIME OF SHIP REGISTRATION*, University of Vlora Ismail Qemali, Albania, 2013

⁸⁹Julio Barboza, *The Environment, Risk, and Liability in Internasional Law*, Leiden: Martinus Nijhoff Publisher, 2011, hlm. 22-30

dengan prinsip pencegahan secara dini terhadap lingkungan hidup khususnya dalam kasus ini yaitu lingkungan laut. Doktrin ini juga mulai di perkenalkan dan dimasukkan kedalam beberapa konvensi internasional yang berkaitan dengan lingkungan hidup termasuk *Rio Declaration*, *Stockholm Declaration* dan juga UUPH milik Indonesia yang menggunakan istilah “tanggungjawab mutlak” dalam beberapa pasalnya yang terdapat dalam BAB XIII tentang penyelesaian sengketa lingkungan hidup.⁹⁰

Pada kasus kerusakan terumbu karang di Raja Ampat ini disebabkan oleh kapal MV Caledonian Sky yang berbendera Bahamas. Kerusakan ini menyebabkan suatu ekosistem yang berada perairan Indonesia rusak dan diperlukannya restorasi untuk memulihkan kembali ke kondisi semula. Hal ini diatur dalam UNCLOS 1982 pada pasal 192 terkait kewajiban setiap negara untuk melakukan perlindungan terhadap lingkungan laut. Terkhusus lagi pada *Stockholm Declaration* 1972 terdapat suatu prinsip yaitu *Liability and compensation for the victims of pollution and other environmental damage*, yang berartikan suatu tanggungjawab dan kompensasi kepada korban dari hasil polusi dan juga kerusakan lingkungan lainnya. Hal ini dapat disimpulkan bahwa apabila suatu pihak menyebabkan suatu kerusakan ataupun polusi dalam hal ini merupakan lingkungan laut, maka pihak itu bertanggungjawab atas kerusakan tersebut dan siap untuk memberikan kompensasi terhadap apa yang telah ditimbulkannya. Dalam UUPH

⁹⁰Undang-Undang No. 32 Tahun 2009 tentang *Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup*, BAB XIII

pasal 88 dijelaskan bahwa setiap orang atau instansi yang tindakannya menimbulkan suatu kerusakan yang mengakibatkan ancaman serius bagi lingkungan maka akan dikenakan tanggungjawab mutlak atas kerugian yang terjadi tanpa perlu adanya pembuktian unsur kesalahan.⁹¹

Dalam kasus ini yang dirugikan adalah negara Indonesia, karena kerusakan tersebut berada di dalam teritorial milik Indonesia. Hal ini yang menyebabkan dimana Indonesia dapat melakukan klaim atas kerusakan tersebut. Terdapat dua pihak yang terkait dalam kerusakan terumbu karang di Raja Ampat, yaitu negara Bahamas dan perusahaan swasta Caledonian asal Inggris. Kedua pihak tersebut merupakan subjek hukum yang diakui dalam hukum internasional. Perusahaan tersebut telah memiliki izin berlayar dengan menggunakan bendera Bahamas sebagai bendera kapalnya, sesuai dengan aturan dalam pendaftaran kapal *open registry*. Pada setiap kapal yang memiliki bendera suatu negara maka pada dasarnya mengikuti semua aturan dan juga yurisdiksi pada negara tersebut.⁹²

Akan tetapi dalam sistem ini, tidak adanya *genuine link* antara pemilik kapal dan negara bendera tersebut. Hal ini menyebabkan tidak adanya pengaturan dan pengawasan secara khusus terhadap kapal yang didaftarkan, karena pada dasarnya sistem ini lebih mengarah untuk mendapatkan keuntungan dari pendaftarannya. Karena dalam *open registry* tidak adanya syarat khusus untuk mendaftarkan kapal,

⁹¹Undang-Undang No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, Pasal 88.

⁹²Ermal Xhelilaj, *INTERNATIONAL IMPLICATIONS CONCERNING THE LEGAL REGIME OF SHIP REGISTRATION*, University of Vlora Ismail Qemali, Albania, 2013

salah satunya adalah tidak dibutuhkannya kewarganegaraan yang sama bagi pemilik dengan negara bendera tersebut.⁹³

Sesuai dengan *Bahamas Maritime Merchant Shipping Act* pada pasal 51 bahwa pemilik kapal bertanggungjawab penuh atas semua hal yang terjadi yang disebabkan kapal tersebut.⁹⁴ Dalam kasus ini pihak negara Bahamas bertanggungjawab untuk melakukan investigasi atas kerusakan yang terjadi dikarenakan oleh kapal MV Caledonian Sky menggunakan bendera Bahamas sebagai identitasnya,⁹⁵ investigasi dilakukan pasca terjadinya klaim atas kerusakan, pihak Bahamas *maritime authority* hingga saat ini masih melakukan tahap investigasi atas kerusakan yang ditimbulkan. Dapat disimpulkan bahwa pihak Bahamas tidak bertanggungjawab secara penuh, melainkan hanya membantu untuk memberikan data,⁹⁶ melakukan investigasi, dan menjembatani pihak Indonesia sebagai pihak yang dirugikan dengan pihak Caledonian sebagai pemilik kapal. Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya karena dalam sistem *open registry* tidak adanya pengawasan khusus ataupun regulasi khusus untuk tiap kapal yang didaftarkan.⁹⁷ Sedangkan bagi pihak pemilik kapal dalam kasus ini bertanggungjawab penuh atas kelalaian yang menimbulkan kerusakan terhadap terumbu karang di perairan Indonesia. Selanjutnya, meskipun yang bertanggungjawab merupakan sebuah perusahaan yang kegiatannya menimbulkan kerusakan merupakan suatu kejadian yang

⁹³*Ibid.*

⁹⁴*Bahamas Maritime Merchant Shipping Act, article 51*

⁹⁵*Ibid, article 241*

⁹⁶*Ibid, article 273*

⁹⁷<http://www.bahamasmaritime.com/> , diakses pada tanggal 1 April 2018

berada dalam ruang lingkup public. Oleh karena itu perusahaan Caledonian Sky dianggap sebagai salah satu warga negara Inggris karena merupakan suatu entitas yang berada dalam yurisdiksi negara Inggris, maka yang bertanggungjawab secara public atas kerugian yang dialami oleh Indonesia adalah Inggris. Secara domestik pihak Inggris meminta pertanggungjawaban kepada perusahaan Caledonian Sky secara privat berkaitan dengan pembayaran ganti rugi atas kerusakan tersebut.

Pada kasus ini pihak Indonesia berhak untuk melakukan klaim terhadap kerusakan yang terjadi, pada tanggal 14 April 2017 sudah dilakukannya klaim atas ganti rugi kerusakan tersebut oleh Indonesia terhadap negara Bahamas selaku pemberi izin berlayarnya kapal tersebut, namun dikarenakan *merchant shipping act* yang mengatakan bahwa tanggungjawab atas kecelakaan yang disebabkan oleh kapal adalah tanggungjawab bagi pemilik kapal, maka pemerintah Bahamas hanya membantu dari sisi data manifestasi dari kapal tersebut dan melakukan bantuan investigasi terhadap kecelakaan tersebut.

Sedangkan bagi pihak pemerintah Inggris sesuai dengan apa yang dijelaskan oleh Profesor Mukherjee dalam tulisannya menyampaikan bahwa terdapat aspek publik dalam suatu negara yang membuat negara tersebut harus bertanggungjawab dan dalam aspek privat bahwa suatu negara bertanggungjawab atas setiap entitas yang berada dibawah yurisdiksinya yang mana menyebabkan kerugian atau

kerusakan atas negara lain.⁹⁸ Sesuai dengan apa yang disampaikan sebelumnya bahwa pihak Inggris dapat melakukan *legal assistance* terhadap kasus inidan dapat melakukan perihal ganti rugi antara pihak yang dirugikan yaitu Indonesia dengan pihak yang menyebabkan kerugian tersebut yaitu perusahaan Noble Caledonian karena perusahaan tersebut berbasis dan berada dibawah yurisdiksi negara Inggris.

Terkait dengan kecelakaan ini pihak Noble Caledonia selaku pemilik kapal melakukan pelanggaran terhadap UUPH dan dikenakan suatu sanksi yang terdapat pada pasal 87 (1), yang berbunyi “*Setiap penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan yang melakukan perbuatan melanggar hukum berupa pencemaran dan/atau perusakan lingkungan hidup yang menimbulkan kerugian pada orang lain atau lingkungan hidup wajib membayar ganti rugi dan/atau melakukan tindakan tertentu.*” Pada pasal 87 (1) UU No. 32 Tahun 2009 merupakan realisasi dari *polluter pays principle* yang dirumuskan dalam prinsip 16 *Rio Declaration* yang dapat diartikan sebagai pihak yang bertanggungjawab atas kerusakan dikenakan biaya ganti rugi yang nantinya akan dipakai untuk proses perbaikan dan pengembalian keadaan di wilayah yang terkena kerusakan.

Dalam *Merchant Shipping Act* milik negara Bahamas, telah dijelaskan pada artikel 51 bahwa suatu kerusakan atau kerugian yang

⁹⁸ P. K. Mukherjee, *Doctrine of State Responsibility and Marine Pollution Spectrum*, Lund University, 2011

disebabkan oleh kapal adalah tanggungjawab pemilik kapal tersebut.⁹⁹ Dalam hal ini perusahaan Caledonian sebagai pemilik kapal pesiar MV Caledonian Sky bertanggungjawab atas kerusakan yang terjadi di perairan Raja Ampat. Atas kecelakaan tersebut pihak Noble Caledonia juga dapat dikenakan pasal 88 UUPH yaitu tentang tanggungjawab mutlak yang berbunyi¹⁰⁰ “ *setiap orang yang tindakannya, usahanya, dan/atau kegiatannya menggunakan B3, menghasilkan dan/atau mengelola limbah B3, dan/atau yang menimbulkan ancaman serius terhadap lingkungan hidup bertanggungjawab mutlak atas kerugian yang terjadi tanpa perlu pembuktian unsur kesalahan* “. Pasal ini menjelaskan bahwa pihak yang menyebabkan kerusakan dapat dikenakan tanggungjawab secara mutlak dan wajib melakukan ganti kerugian tanpa adanya suatu pembuktian atas apa yang dilakukannya memiliki unsur kesalahan. Dalam PP No.19 Tahun 1999 Tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut mengenai perihal pihak yang bertanggungjawab atas ganti rugi atas kerusakan yang terjadi terdapat pada pasal 24 ayat (1), bahwa setiap penanggungjawab atas kerusakan yang terjadi wajib menanggung biaya penanggulangan serta biaya pemulihan atas kerusakan yang disebabkan olehnya.¹⁰¹

Berdasarkan penjabaran peraturan perundang-undangan dan beberapa konvensi yang mengatur tentang perlindungan lingkungan laut secara regional maupun internasional, maka pihak yang

⁹⁹*Bahamas Maritime Merchant Shipping Act, article 51*

¹⁰⁰*Undang-Undang No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup*, Pasal 88.

¹⁰¹*Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1999 Tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut*, Pasal 24 (1).

bertanggungjawab penuh atas kerusakan yang terjadi pada ekosistem terumbu karang di perairan Raja Ampat adalah pihak perusahaan Noble Caledonia sebagai pemilik dari kapal MV Caledonia Sky dan juga negara Inggris sebagai pemegang yurisdiksi dari perusahaan Noble Caledonian yang berdomisili di Inggris.

B. Bentuk Tanggungjawab Pemilik Kapal Atas Kerugian Material Yang Disebabkan Oleh Kapal MV Caledonian Sky

Terdapat dua bentuk tanggungjawab yang harus dilakukan dalam kasus ini yaitu *liability* dan *responsibility*. Dalam hal ini pihak Inggris bertanggungjawab secara *responsibility* terhadap negara Indonesia atas kerusakan terumbu karang di Raja Ampat. Hal ini berdasarkan doktrin yang dijelaskan Profesor Mukhrejee bahwa setiap negara bertanggungjawab atas entitas yang berada dibawah yurisdiksinya.¹⁰² Dalam hal ini Caledonian Sky merupakan perusahaan yang berada dalam domisili dan yurisdiksi negara Inggris. Pihak Inggris juga memiliki bagian dalam tanggungjawab atas kerusakan yang dilakukan oleh kapal MV Caledonian Sky. Seperti yang dijelaskan dalam pasal 34 *draft article* ILC, bahwa harus dilakukannya perbaikan pada suatu kerusakan yang terjadi dalam bentuk restitusi, kompensasi, dan pemenuhan.¹⁰³ Maksud dari pasal tersebut adalah negara yang melakukan suatu kerusakan yang merugikan suatu negara lain harus melakukan perbaikan sebagai bentuk tanggungjawab yang diberikan

¹⁰²Tatiana Polunina, *Doctrine of State Responsibility in the Law of Inter-state Marine Pollution Damage*, Lund University, 2012, hlm. 23-24

¹⁰³*Draft Articles ILC, article 34*

terhadap negara yang menjadi korban. Dalam hal ini Inggris sebagai negara yang memegang yurisdiksi dari perusahaan tersebut harus melakukan bentuk perbaikan dalam bentuk yang sudah dijelaskan sebelumnya terhadap Indonesia.

Pihak perusahaan yang berkecukupan dalam bidang pariwisata laut sebagai pemilik dari kapal merupakan satu kesatuan dalam setiap kegiatan yang dilakukannya. Sebagai owner atau pemilik kapal harus dan wajib bertanggungjawab atas segala kesalahan dan kelalaian yang menimbulkan kerugian terhadap penumpang dan lingkungan laut. Bahkan apabila suatu kapal menyebabkan suatu kerugian terhadap negara lain, maka secara mutlak pemilik kapal tersebut bertanggungjawab atas kerugian yang disebabkan. Hal ini berlaku bagi perusahaan Noble Caledonia sebagai pemilik kapal MV Caledonia yang mana bertanggungjawab penuh atas setiap kegiatan yang dilakukan oleh kapal MV Caledonian Sky ataupun kapal-kapalnya yang lain, sama seperti halnya kasus dari kapal MV Caledonian Sky yang melakukan pelayaran di perairan pedalaman Indonesia di kepulauan Raja Ampat. Pelayaran tersebut menimbulkan kerusakan yang dapat dikatakan parah karena merusak terumbu karang di Raja Ampat seluas 1.600 m². Kerusakan yang ditimbulkan dapat dikatakan parah karena menurut para ahli kerusakan tersebut menyebabkan angka harapan hidup terumbu karang tersebut hanya mencapai kurang dari

50% dan membutuhkan waktu yang sangat lama untuk mengembalikannya seperti semula.¹⁰⁴

Sebelum penulis membahas terkait dengan bentuk tanggungjawab seperti apa yang harus dilaksanakan oleh pihak pemilik kapal, penulis akan menjelaskan sekilas terkait tentang kedaulatan milik Indonesia. Terdapat pada pasal 24 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia, bahwa:¹⁰⁵

- 1) Penegakan kedaulatan dan hukum di perairan Indonesia, ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya termasuk kekayaan alam yang terkandung didalamnya serta sanksi atas pelanggaran, dilaksanakan sesuai dengan ketentuan konvensi hukum internasional lainnya, dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.*
- 2) Yurisdiksi dalam penegakan kedaulatan dan hukum terhadap kapal asing yang sedang melintasi laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia dilaksanakan sesuai dengan ketentuan konvensi hukum internasional lainnya dan peraturan perundang-undangan yang berlaku*
- 3) Apabila diperliukan untuk pelaksanaan penegakan hukum sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) dapat dibentuk suatu badan koordinasi yang ditetapkan dengan keputusan presiden.*

¹⁰⁴<https://nasional.tempo.com/read/news/2017/03/17/078856966/detik-detik-kapal-caledonian-tabrak-terumbu-karang-raja-ampat/> , diakses pada tanggal 27 September 2017

¹⁰⁵Pasal 24, *Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia*

Pasal diatas menjelaskan bahwa setiap pelanggaran yang terdapat di dalam wilayah perairan Indonesia dapat dikenakan sanksi sesuai konvensi internasional yang terkait dan peraturan perundang-undangan milik Indonesia yang berlaku.

Terkait dengan proses bentuk tanggungjawab seperti apa yang harus dilaksanakan oleh pemilik kapal atas kerugian yang disebabkan, terdapat pada pasal-pasal dari beberapa konvensi dan peraturan perundang-undangan Indonesia. Pada *Stockholm Declaration* 1972 prinsip IX yang menyebutkan bahwa:¹⁰⁶

“Liability and compensation for the victims of pollution and other environmental damage”

Prinsip tersebut menjelaskan bahwa harus dilakukannya tanggungjawab dan melakukan kompensasi atas korban dari polusi atau kerusakan lingkungan yang disebabkan oleh pelakunya. Hal ini cukup menjelaskan bahwa pihak Noble Caledonia sebagai pemilik kapal MV Caledonian Sky bertanggungjawab atas kerusakan dan wajib melakukan kompensasi terhadap kerusakan yang ditimbulkannya.

Dijelaskan kembali pada prinsip 16 *Rio Declaration* yang menyebutkan bahwa:

“national authorities should endeavour to promote the internalization of environmental costs and the use of economic instrument, taking into account the approach that the polluter should, in principle, bear the cost of pollution, with due regards to the public interest and without distorting international trade and investment.”

¹⁰⁶ *Stockholm Declaration 1972*

Dapat diartikan bahwa otoritas nasional diwajibkan untuk memberlakukan penggunaan instrumen ekonomi dengan mempertimbangkan pendekatan bahwa apabila terjadi pencemaran ataupun kerusakan terhadap lingkungan hidup harus sesuai dengan prinsip *polluter pays* yang berarti penyebab kerusakan wajib menanggung biaya ganti rugi atas kerusakan yang disebabkan dengan memperhatikan kepentingan publik.

Hal ini juga ditambahkan oleh Phillip Sand yang menyatakan bahwa "*the practical implication of the polluter pays-principle are its allocation of economic obligation in relation to environmentally damaging activities, particularly in relation to liability that use of economic instrument, and the application of rules relating to competition and subsidy*".¹⁰⁷ Yang berarti suatu kegiatan yang menimbulkan kerusakan lingkungan harus menggunakan prinsip *polluter pays* dengan mengalokasikan kewajiban ekonomi untuk dialaksanakannya proses restorasi atau perbaikan kembali seperti keadaan sebelumnya.

Dalam pasal 87 ayat (1) Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup menyatakan bahwa:

"Setiap penanggungjawab usaha dan/atau kegiatan yang melakukan perbuatan melanggar hukum berupa pencemaran dan/atau perusakan lingkungan hidup yang menimbulkan kerugian pada orang lain atau lingkungan

¹⁰⁷Philip Sand, *Principles of International Environmental Law*(second edition), Cambridge: Cambridge University Press, 2003, hlm. 280

hidup wajib membayar ganti rugi dan/atau melakukan tindakan tertentu.”

Pasal diatas menjelaskan bahwa pihak yang melakukan kegiatan yang menyebabkan kerusakan mutlak bertanggungjawab atas apa yang dilakukannya. Tanggungjawab tersebut akan terpenuhi apabila pihak yang bertanggungjawab tersebut menjalankan kewajibannya sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku. Sesuai pasal tersebut dijelaskan bahwa penanggungjawab diwajibkan membayar ganti rugi atas kerusakan yang disebabkan olehnya, yang mana pasal tersebut merupakan salah satu realisasi dari prinsip *polluter pays* yang dirumuskan dalam prinsip 16 *Rio Declaration*.

Hal yang sama juga diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1999 Tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut. Kapal MV Caledonian Sky melakukan suatu pelanggaran terhadap pasal 1 PP Nomor 19 Tahun 1999 yang menjelaskan bahwa kerusakan laut adalah suatu perubahan fisik dari ekosistem laut tersebut, karena sesuai dengan apa yang sudah dijelaskan dalam kasus bahwa terumbu karang seluas 1.600 m² rusak diakibatkan oleh kelalaian pihak kapal tersebut.

Pada Bab V tentang Penanggulangan Pencemaran dan/atau Perusakan Laut, dijelaskan pada pasal 15 ayat (1) yang berbunyi:

“Setiap orang atau penanggungjawab usaha dan/atau kegiatan yang mengakibatkan pencemaran dan/atau perusakan laut wajib melakukan penanggulangan pencemaran dan/atau perusakan laut yang diakibatkan oleh kegiatannya.”

Dalam pasal ini jelaskan dikatakan bahwa setiap pihak yang berlaku sebagai penanggungjawab atas suatu kegiatan wajib melakukan penanggungan atas kerusakan yang diakibatkan oleh kegiatannya, dan sesuai dengan Bab XI tentang Ganti Rugi, dijelaskan pada pasal 24 bahwa setiap penanggungjawab usaha dan/atau kegiatan yang mengakibatkan kerusakan lingkungan laut wajib menanggung biaya ganti rugi kerusakan tersebut. Beberapa pasal diatas menjelaskan bahwa pihak penanggungjawab dalam kasus ini yaitu pemilik kapal MV Caledonian Sky bertanggungjawab penuh atas biaya ganti rugi atas kerusakan lingkungan laut terumbu karang di perairan Raja Ampat.

Terkait dengan tara cara perhitungan biaya ganti rugi maupun tata cara pembayaran yang disebabkan oleh kerusakan laut ditetakan lebih lanjut oleh Menteri yang bersangkutan, dalam hal ini adalah Menteri Koordinator bidang Kemaritiman.¹⁰⁸ Terkhusus dengan tata cara klaim ganti rugi yang dibutuhkan Indonesia terhadap pemilik kapal MV Caledonian Sky, dapat dilakukannya klaim terhadap asuransi dari kapal tersebut. Dikarenakan sesuai dengan apa yang sudah diatur dalam Bahamas *Merchant Shipping Act* yaitu setiap kapal yang didaftarkan untuk menggunakan bendera Bahamas sebagai identitas kapal tersebut diharuskannya memiliki asuransi yang mana dapat dijadikan sebagai jaminan apabila terjadi suatu kecelakaan dan hal ini untuk bersifat preventif.

¹⁰⁸ Pasal 25, *Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1999 Tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut*

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang penulis lakukan, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Pihak yang bertanggungjawab atas kerusakan terumbu karang yang terjadi di Raja Ampat adalah Bahamas & Inggris. Pihak Bahamas bertanggungjawab karena kapal yang menyebabkan kerusakan merupakan kapal yang didaftarkan di Bahamas dan menggunakan bendera Bahamas sebagai *flag of convenience*. Akan tetapi tanggungjawab negara Bahamas hanya sebatas mengadakan investigasi dan membantu memberikan data-data yang diperlukan untuk dilakukannya investigasi yang dibutuhkan untuk menyelesaikan perkara hal ini dijelaskan dalam pasal 6 MARPOL terkait diwajibkannya para pihak dalam konvensi MARPOL melakukan kerjasama dalam melakukan penyelesaian perkara. Selanjutnyadalam hal tanggungjawab negara Bahamas sesuai dengan *merchant shipping act* Bahamas yang mana tanggungjawab atas kerusakan yang ditimbulkan oleh suatu kapal yang menggunakan bendera Bahamas adalah tanggungjawab pemilik kapal yang dalam hal ini pihak Caledonian Sky. Sedangkan untuk pihak Inggris bertanggungjawab kepada Indonesia, kaerena Inggris merupakan negara domisili dari perusahaan Caledonian Sky,

karena perusahaan tersebut merupakan entitas dalam yurisdiksi negara Inggris. Selanjutnya secara domestik pihak Inggris dapat meminta pertanggungjawaban kepada Caledonian Sky untuk membayarkan ganti rugi secara privat.

2. Bentuk tanggungjawab Inggris dan pemilik kapal atas kerugian materil yang disebabkan oleh kapal MV Caledonian Sky adalah berupa ganti rugi terhadap restorasi dari ekosistem terumbu karang yang rusak oleh kecelakaan tersebut. Sesuai dengan prinsip 16 *Rio Declaration* yaitu prinsip *polluter pays* yang mana memiliki arti bahwa penyebab dari kerusakan adalah sebagai pihak yang bertanggungjawab membayar biaya ganti rugi. Hal tersebut juga tercantum pada pasal 87 ayat (1) Undang-Undang No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup yang menyatakan bahwa setiap penanggungjawab kegiatan yang menimbulkan kerusakan wajib membayar ganti rugi, hal yang sama juga diatur dalam pasal 15 Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1999 tentang Pengendalian Penemaran dan/atau Perusakan Laut juga menjelaskan hal yang sama yaitu setiap penanggungjawab kegiatan yang mengakibatkan kerusakan laut wajib melakukan ganti rugi penanggulangan kerusakan tersebut. Dapat disimpulkan bahwa dalam kerusakan yang terjadi oleh kapal MV Caledonian Sky, pemilik kapal diwajibkan membayar biaya ganti rugi atas kerusakan terumbu karang tersebut kepada pihak

Indonesia guna untuk melakukan restorasi bagi terumbu karang yang rusak.

B. SARAN

Berdasarkan hasil penelitian yang penulis lakukan, maka penulis dapat memberikan saran sebagai berikut:

1. Mengenai pengaturan dalam konvensi internasional tentang lingkungan laut penulis memberikan saran bahwa dibutuhkannya peraturan yang lebih relevan terhadap kondisi pelayaran secara global dengan memperhatikan terkait hal tanggungjawab yang disebabkan oleh kegiatan pelayaran. Sehingga tidak terjadi kembali kebingungan terhadap klaim tanggungjawab atas kerusakan lingkungan seperti yang dialami oleh negara Indonesia dalam kasus diatas. Terkait untuk negara bendera untuk dapat memenuhi tanggungjawabnya sesuai dengan peraturan yang berlaku.
2. Mengganti atau menghapus terkait sistem pendaftaran *open registry* yang dapat dikatakan menyimpang daripada ketentuan UNCLOS 1982 tentang pendaftaran kapal yang mana diharuskannya dilakukan pendaftaran pada suatu kapal yang bersifat *genuine link*, yang mana dapat dijadikan sebagai jaminan yurisdiksi apa yang berlaku diatas kapal yang didaftarkan tersebut. Hal ini dapat mencegah terjadinya penyelundupan hukum atas kegiatan yang dilakukan kapal tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Adolf, Huala. **Aspek-Aspek Negara Dalam Hukum Internasional**, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2002.
- Askin, Mohammad, **Rangkaian Sari Kuliah Hukum Lingkungan**, Yayasan Peduli Energi Indonesia (YPEI), Jakarta, 2008.
- Barboza, Julio. *The Environment, Risk, and Liability in International Law*, Martinus Nijhoff Publisher, Leiden, 2011.
- Burke, Lauretta. **Menengok Kembali Terumbu Karang yang Terancam di Segitiga Terumbu Karang**, World Resources Institute Indonesia, Jakarta, 2012.
- Danusaputro, Munadjat. **Hukum Lingkungan Buku 1 Umum**, Binacipta, Jakarta, 1985
- Francioni, Francesco. *International Responsibility for Enviromental Harm*, London: 1993.
- Hardjasoemantri, Koesnadi. **Hukum Tata Lingkungan (edisi ke-8)**, UGM Press, Yogyakarta, 2006.
- Istanto, Sugeng. **Hukum Internasional**, Atmajaya, Yogyakarta:, 1994.
- Kusumaatmadja, Mochtar. **Perlindungan dan Pelestarian Lingkungan Laut Dilihat dari Sudut Hukum Internasional, Regional, dan Nasional**, Sinar Grafika, Jakarta, 1992.
- Lubis, M. Solly, **Kesatuan Hukum Nasional dan Wawasan Nusantara dalam Rangka Menghadapi Globalisasi Dunia dan Pembangunan Jangka Panjang**, Pusat Kajian Kebudayaan Universitas Bung Hatta, Padang, 1992.
- Maskun, Laode M. Syarif. **Evolusi Kebijakan dan Prinsip-Prinsip Lingkungan Global dalam Hukum Lingkungan, Teori Legislasi dan Studi Kasus**, USAID, Jakarta, 2015.
- Mauna, Boer. **Hukum Internasional: Pengertian, Peranan, dan Fungsi dalam Era Global**, Alumni Publisher, Jakarta, 2000

Muhjiddin, Atjie Misbach. Status Hukum Perairan Kepulauan Indonesia dan Hak Lintas Kapal Asing, Bandung: Alumni, 1993, hlm. 18-19

Muhammad, Akib. **Hukum Lingkungan: Perspektif Global dan Nasional, Jakarta**, Rajawali Pers, Jakarta, 2014.

Polunina, Tatiana. **Doctrine of State Responsibility in the Law of Inter-state Marine Pollution Damage**, Lund University, Swedia, 2012.

Rangkuti, Siti Sundari. **Hukum Lingkungan dan Kebijakan Lingkungan Nasional**, Airlangga University Press, Surabaya, 2000.

Sefriana, **Hukum Internasional: Suatu Pengantar (Edisi IV)**, Rajawali Pers, Jakarta, 2014.

Sodik, Dikdik Mohammad. **Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia**. Refika Aditama, Bandung. 2011.

Starke, J.G. **Pengantar Hukum Internasional**, Sinar Grafika Offset, Jakarta 2010.

Udiana, I Made. **Rekonstruksi Pengaturan Penyelesaian Sengketa Penanaman Modal Asing**, Udayana University Press, Denpasar, 2011.

PERUNDANG-UNDANGAN

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)

Rio Declaration 1992

Stockholm Declaration 1972

Undang-Undang No. 32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.

Undang-Undang No. 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia

Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1999 Tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut

The International Centre for Settlement of Investment Disputes (ISCID)

The United Nations Convention on the Law of the Sea 1982

JURNAL

Alan Boyle, *Some Reflection on the Relationship of Treaties and Soft Law*, *New York*, Vol. 48 Internasional and Comparative Law Quarterly, 1999.

Barboza, Julio. *The Environment, Risk, and Liability in Internasional Law*, *Leiden*, Martinus Nijhoff Publisher, 2011.

Churchill, Robin R. *The Meaning of the Genuine Link Requirement in Relation to the Nationality of the Ships*, Cardiff: University of Wales, Australia, 2000.

Mc. Allister, *Status of the World Ocean and Its Biodiversity*, Sea World, 2007.

Philip Sand, *Principles of International Environmental Law (second edition)*, Cambridge, Cambridge University Press, 2003.

Polulina, Tatiana. *Doctrine of State Responsibility and Marine Pollution Spectrum*, Lund University, 2012.

Senada, Meskin. *Legal status of warship wrecks from world war II in Indonesian territorial waters (incident of H.M.AS perth commercial salvaging)*, Brawijaya Law Journal Volume 2, 2015.

Xhelilaj, Ermal. *International Implications Concerning The Legal Regime Of Ship Registration*, University of Vlora Ismail Qemali, Albania, 2013.

INTERNET

Bahamas Maritime (online), <http://www.bahamasmaritime.com/>

Company Check (online), <https://companycheck.co.uk/>

Independent United Kingdom (online), <http://www.independent.co.uk/news/>

Tempo Nasional (online), <https://nasional.tempo.com/>

Noble Caledonia (online), <https://www.noble-caledonia.co.uk>

International Maritime Organization, <http://www.imo.org/>